IMT Nuremberg Archives

H – 1572

International Court of Justice

Nur für den Dienstgebrauch!

N.D.1 15

H-1572

Urkunden zum Seekriegsrecht

1. September 1939 bis 31. August 1940

Zusammengestellt vom

Oberkommando der Kriegsmarine

1. Abt. Seekriegsleitung

M. Dv. Nr. 117

H1572 – 0002

H1572 – 0003

Dies ist ein geheimer Gegenstand im Sinne des § 88 Reichsstrafgesetzbuchs (Fassung vom 24. April 1934). Mißbrauch wird nach den Bestimmungen dieses Gesetzes bestraft, sofern nicht andere Strafbestimmungen in Frage kommen.

H-1572

Dönitz 3
Ex. 60

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NURNBERG, GERMANY
Doenitz Exhibit 60
May 11 Filed 1946

Urkunden zum Seekriegsrecht

H1572 – 0004

H1572 – 0005

Druckerei M: Oberkommando der Kriegsmarine

H1572 – 0006

Nur für den Dienstgebrauch!

Prüf-Nr. 41

Urkunden zum Seekriegsrecht

1. September 1939 bis 31. August 1940

Bd. 22 Seite 285

Zusammengestellt vom

OBERKOMMANDO DER KRIEGSMARINE

1. Abt. Seekriegsleitung

M. Dv. Nr. 117

BERLIN 1941

Vereinnahmt bei der Marine-Zentraldruckschriftenverwaltung im Oberkommando der Kriegsmarine

H1572 – 0007

H1572 – 0008

Vorbemerkung

Wie schon im Weltkriege hat sich auch im gegenwärtigen Kriege das Bedürfnis ergeben, die den Seekrieg, insbesondere den Handels- und Wirtschaftskrieg zur See betreffenden völkerrechtlichen Urkunden für den Dienstgebrauch greifbar zu haben. Die vorliegende Urkundensammlung bringt eine systematische Zusammenstellung der seekriegsrechtlichen Dokumente des ersten Kriegsjahres. In die Sammlung nicht aufgenommen sind die einzelstaatlichen Neutralitätsbestimmungen, da diese bereits vom Auswärtigen Amt in den „Außenpolitischen Dokumenten 1939/40" zusammengestellt sind.

Die Urkundensammlung ist nur für den dienstlichen Gebrauch bestimmt. Ein Nachdruck, auch im Auszuge, ist nicht gestattet. Unzulässig ist ebenfalls eine Anführung der Sammlung als Fundstelle in anderen Veröffentlichungen und eine Verwertung der Urkunden als Quellenmaterial, soweit die Urkunden nicht bereits veröffentlicht sind.

H1572 – 0009

Inhaltsübersicht

Allgemeine Grundsätze der Seekriegführung 1

I. Deutschland 3

1. Erklärungen 3
2. Notenwechsel 9

II. Großbritannien und Frankreich 21

III. Stellungnahme von Neutralen 23

Banngut 29

I. Bannguteigenschaft 31

1. Banngutlisten 31

a) Großbritannien 31
b) Frankreich 38
c) Deutschland 42
d) Ägypten 50
e) Italien 52

2. Feindliche Bestimmung 53

II. Banngutkontrolle 59

1. Britisches und französisches Kontrollverfahren 59

a) Untersuchung in Kontrollhäfen 59
Verlautbarungen 59
Proteste von Neutralen 67
b) Ursprungs- und Interessezeugnisse 87
c) Navicert-System 88
d) Verbleibskontrolle 95
e) Schutzmaßnahmen der Neutralen 102

2. Deutsches Kontrollverfahren 104

a) Allgemeines 104
b) Geleitschein-System 108

3. Italienisches Kontrollverfahren 113

Geleit 115

Gebrauch falscher Flaggen 119

Feindselige Unterstützung 123

Versenkung von neutralen Handelsschiffen 127

I. „Arendskerk" 129
II. „Aris" 131
III. „Burgerdijk" 135
IV. „Chastine Maersk" 137
V. „Diamantis" 139
VI. „Eika" 140
VII. „Enid" 142
VIII. „Germaine" 143
IX. „Gertrud Bratt" 145
X. „Gun" 146

H1572 – 0010

H1572 – 0011

XI. „Gustav Adolf" und „Vistula" 148
XII. „Inverliffey" 150
XIII. „Nidarholm" 151
XIV. „Nyland" 152
XV. „Pajala" 154
XVI. „Silesia" 155
XVII. „Sliedrecht" 157
XVIII. „Songa" 162
XIX. „Steinstad" 163
XX. „Suzon" 164
XXI. „Tautmila" 166
XXII. „Tempo" 167
XXIII. „Trasyboulos" 168
XXIV. „Uruguay" 169
XXV. „Vendia" 174

Behandlung von Briefpostsendungen 177

I. An Bord von Schiffen 179

a) Großbritannien 179
b) Deutschland 185

II. An Bord von Flugzeugen 187

Behandlung feindlicher Staatsangehöriger auf neutralen Schiffen . 191

I. Allgemeines 193

II. Einzelfälle 195

1. „Colombia" 195
2. „Pennland" 196
3. „Asama Maru" 198
4. „Schie" 204
5. „Estonia" 205

III. Ausnahmebehandlung der Diplomaten 207

Prisenverfahren 213

I. Deutschland 215

II. Italien 217

III. Großbritannien 219

IV. Frankreich 223

Schutz des Roten Kreuzes 237

I. Lazarettschiffe und Seenotboote 239

II. Seenotflugzeuge 241

Bewaffnete Handelsschiffe 243

I. Bewaffnung 245

1. Großbritannien 245
2. Frankreich 247

II. Aufenthalt in neutralen Häfen 249

Gefahrengebiete 255

I. Deutschland 257

1. Verlautbarungen 257
2. Einzelfälle 261

a) „American Legion" 261
b) „Calanda" und „Maloja" 267
c) „Suwa-maru" 270

II. Italien 273

III. Großbritannien 275

Minen 277

I. Minenkriegführung 279

1. Allgemeines 279

2. Einzelfälle 284

a) „Terukuni Maru" 284

b) „Simon Bolivar" 285

II. Minenwarngebiete 289

1. Deutschland 289

a) Nordsee 289

b) Ostsee 290

c) Übrige Gewässer 295

2. Italien 295

3. Großbritannien und Frankreich 296

4. Dänemark 305

5. Schweden 306

6. Rumänien 310

Gewährung des Indults 311

Ausfuhrsperre 315

I. Grundsätze 317

1. Großbritannien 317

2. Frankreich 321

3. Südafrika 324

II. Proteste 329

Schwarze Listen 341

I. Großbritannien 343

II. Frankreich 345

Neutrale Hoheitsgewässer 347

I. Ausdehnung im Kriegsfall 349

1. Schweden 349

2. Norwegen 352

3. Estland 352

II. Verletzungen durch die Kriegführenden 353

1. Großbritannien 353

a) „Arauca" 353

b) „Bertha Fisser" 354

c) „Derindje" 354

d) „Edmund Hugo Stinnes" 355

e) „Glücksburg" 355

f) „Hannover" 356

g) „Heddernheim" u. a. 358

h) „Leith" 359

i) „Neuenfels" 360

k) „Phaedra" 360

l) „Theseus" 361

m) Verschiedene 361

2. Deutschland 362

a) „Ask" 362

b) „Imanta" 363

c) „Tatra" 363

d) Verschiedene 364

H1572 – 0012

Durchfahrts- u. Aufenthaltsrecht in neutralen Hoheitsgewässern bzw. Häfen 365

I. Kriegsschiffe 367

1. Allgemeines 367

2. Einzelfälle 368

a) „Admiral Graf Spee" 368

Montevideo 368

Buenos Aires 374

b) „Exeter" und „Owen" 378

c) „Vorpostenboot 701" 379

d) „U 21" 380

e) Deutsches U-Boot in Reykjavik 382

II. Prisen 383

1. „City of Flint" 383

Tromsö 383

Murmansk 386

Haugesund 389

2. „Düsseldorf" 396

III. Hilfsschiffe 403

1. Allgemeines 403

2. Einzelfälle 404

a) „Altmark" 404

b) „Tacoma" 415

c) „Westerwald" 419

USA-Kampfzone 421

Panamerikanische Sicherheitszone 431

H1572 – 0013

H1572 – 0014

Allgemeine Grundsätze
der
Seekriegführung

H1572 – 0015

H1572 – 0016

I. Deutschland

1. Erklärungen

1.

Erklärung des Führers über die Grundsätze der deutschen Kriegführung in seiner Rede vor dem Reichstag vom 1. September 1939[1]).

Ich will dabei die notwendigen Handlungen so vornehmen, daß sie nicht dem widersprechen, was ich Ihnen hier, meine Herren Abgeordneten, im Reichstag selbst als Vorschläge an die übrige Welt bekanntgab.

Das heißt, ich will nicht den Kampf gegen Frauen und Kinder führen! Ich habe meiner Luftwaffe den Auftrag gegeben, sich bei den Angriffen auf militärische Objekte zu beschränken.

Wenn aber der Gegner glaubt, daraus einen Freibrief ablesen zu können, seinerseits mit umgekehrten Methoden zu kämpfen, dann wird er eine Antwort erhalten, daß ihm Hören und Sehen vergeht!

Polen hat nun heute nacht zum ersten Male auf unserem eigenen Territorium auch durch reguläre Soldaten geschossen. Seit 5.45 Uhr wird jetzt zurückgeschossen! Und von jetzt ab wird Bombe mit Bombe vergolten!

Wer mit Gift kämpft, wird mit Giftgas bekämpft. Wer sich selbst von den Regeln einer humanen Kriegführung entfernt, kann von uns nichts anderes erwarten, als daß wir den gleichen Schritt tun.

2.

Note der deutschen Regierung vom 17. September 1939 an die französische Regierung[2]) in Erwiderung auf die britisch-französische Regierungserklärung vom 2. September 1939[3]) über die Grundsätze der Kriegführung[4]).

Die Reichsregierung hat von der gemeinsamen Erklärung der französischen und der britischen Regierung Kenntnis genommen, worin diese Regierungen gewisse Grundsätze anführen, die sie bei der Führung des Krieges, insbesondere des Luftkrieges, beobachten zu wollen behaupteten.

Die Reichsregierung weist darauf hin, daß sie nach dem Scheitern der Abrüstungskonferenz als erste den Vorschlag gemacht hat, die gemeinsamen Bemühungen der Mächte auf das Zustandekommen bindender Vereinbarungen über eine möglichst weitgehende Humanisierung der Kriegführung zu richten. Diese Vorschläge haben damals bei den anderen Mächten keinerlei Widerhall gefunden.

Gleichwohl hat der Deutsche Reichskanzler bei Beginn der Deutschland aufgezwungenen Aktion gegen Polen in seiner Reichstagsrede vom 1. September öffentlich bekanntgegeben, daß die Kampfhandlungen von deutscher Seite in Übereinstimmung mit jenen deutschen Vorschlägen durchgeführt und nicht gegen Frauen und Kinder gerichtet werden würden. Zugleich hat der Deutsche Reichskanzler bei dieser Gelegenheit den der deutschen Luftwaffe erteilten Befehl mitgeteilt, ihre Angriffe auf militärische Objekte zu beschränken.

Dementsprechend hat die deutsche Regierung den Appell des Präsidenten Roosevelt begrüßt und in positivem Sinne beantwortet. Sie hat ferner der britischen Regierung auf deren besondere Anfrage die Mitteilung zugehen lassen, daß Deutschland die Bestimmungen des Genfer Abkommens vom Jahre 1925 über das Verbot der Verwendung erstickender, giftiger und ähnlicher Gase befolgen werde.

Die deutschen Streitkräfte haben sich zu Lande, zur See und in der Luft auf das strikteste an diese deutschen Erklärungen gehalten. Selbstverständlich standen aber diese Erklärungen, wie schon bei ihrer Abgabe betont wurde, unter der Voraussetzung, daß die Gegner Deutschlands die gleichen Regeln der Kriegführung beobachten würden.

---

[1]) DNB. vom 1. September 1939.
[2]) Diese hatte damals um eine Antwort der deutschen Regierung auf die britisch-französische Regierungserklärung vom 2. September 1939 gebeten.
[3]) Siehe unten Nr. 27.
[4]) DNB. vom 18. September 1939.

H1572 – 0017

In dieser Beziehung muß die Reichsregierung feststellen, daß die Gegner Deutschlands ihre feierlichen Zusicherungen und Verpflichtungen schon jetzt vielfach in flagrantester Weise gebrochen haben.

Die britische Regierung hat sich im krassesten Widerspruch mit der in ihrer Erklärung enthaltenen feierlichen Versicherung, die Zivilbevölkerung schonen zu wollen, durch die von ihr verkündeten Bestimmungen über die Konterbande über alle anerkannten Regeln der Seekriegführung hinweggesetzt und damit in aller Form die Hungerblockade gegen Frauen und Kinder eröffnet.

Ferner hat die polnische Regierung ohne jede militärische Notwendigkeit viele offene Städte zum Stützpunkt ihrer militärischen Operationen und damit zum Kampfgebiet gemacht. Sie hat darüber hinaus durch ihre Organe öffentlich ihre Zivilbevölkerung zum schrankenlosen Franktireurkrieg gegen die deutsche Armee aufrufen lassen. An vielen Stellen hat die polnische Zivilbevölkerung diesem Aufruf Folge geleistet und sich die furchtbarsten Grausamkeiten gegen deutsche Soldaten zuschulden kommen lassen. Endlich haben polnische Truppen bei ihren Maßnahmen, wie authentisch nachgewiesen wurde, entgegen ihren vertraglichen Verpflichtungen Gelbkreuzgas verwendet.

Die deutschen Streitkräfte werden auch künftig den vom Führer verkündeten Grundsätzen ritterlicher und humaner Kriegführung treu bleiben. Die Reichsregierung muß sich aber vorbehalten, jeden von ihren Gegnern begangenen Rechtsbruch in der ihr geeignet erscheinenden Weise zu vergelten und im Hinblick auf den von England mit der Waffe der Hungerblockade gegen Frauen und Kinder geführten Krieg mit denjenigen Waffen zu antworten, die ihr hierfür zur Verfügung stehen und die auch dem Gegner die furchtbaren Folgen der von ihm gewollten Methoden vor Augen führen.

3.

Deutsche Pressemeldung betreffend eine Unterredung des Großadmirals Raeder mit einem Vertreter des „Algemeenen Handelsblad" vom 19. Oktober 1939 über die Grundsätze der deutschen Seekriegführung[1]).

Auf die Frage: „Wie führt Deutschland den U-Boot-Krieg? Kann heute schon, um ein Schlagwort des Weltkrieges zu gebrauchen, von einem uneingeschränkten U-Boot-Krieg gesprochen werden und wenn nicht, kann es unter Umständen später dazu kommen?" antwortete der Großadmiral:

Deutschland führt den U-Boot-Krieg nach Maßgabe der von ihm am 28. August 1939 erlassenen Prisenordnung. Diese hält sich streng im Rahmen der anerkannten Regeln des Seekriegsrechts. Die Bestimmungen des Londoner U-Boot-Protokolls sind inhaltlich voll in sie übernommen. Die U-Boote haben strikten Befehl, die Bestimmungen einzuhalten.

Im Einklang mit den Regeln des U-Boot-Protokolls sind sie aber berechtigt, bewaffneten Widerstand mit allen Mitteln zu brechen. Es ist klar, daß Schiffe, die an Kampfhandlungen teilnehmen oder im Geleit feindlicher Kriegsschiffe fahren, sich selbst in Gefahr begeben und sich nicht beklagen können, wenn sie im Verlauf entstehender Kampfhandlungen beschädigt oder zerstört werden.

Das ist völkerrechtlich anerkannt. Die französischen Instruktionen über die Anwendung des Völkerrechts im Kriege vom 5. März 1934 bestimmen in Artikel 112, daß Schiffe unter feindlichem Geleit allen Gefahren des Krieges unterworfen sind, und ermächtigen in Artikel 2 die französischen Kommandanten ausdrücklich dazu, mit Waffengewalt gegen derartig geleitete Handelsschiffe vorzugehen.

Es ist selbstverständlich, daß bei dem den deutschen U-Booten befohlenen Verfahren in keiner Weise von uneingeschränktem U-Boot-Krieg gesprochen werden kann. Die gegenteilige Behauptung des englischen Informationsministeriums ist daher eine bewußte Irreführung des neutralen Auslandes.

Es ist zu befürchten, daß Zwischenfälle dadurch entstehen, daß England seine Handelsschiffe bewaffnet, zumal damit gerechnet werden muß, daß die englischen Handelsschiffe, wie schon im Weltkrieg, den Befehl erhalten, ihre Waffen gegen U-Boote entgegen allem Völkerrecht angriffsweise einzusetzen.

Sollte sich diese Befürchtung bestätigen, so würde Deutschland zu Gegenmaßnahmen gezwungen sein, da es nicht zulassen kann, daß das Leben seiner U-Boot-Besatzungen durch völkerrechtswidrige Angriffe gegnerischer Handelsschiffe auf das Spiel gesetzt wird.

Die Frage: „Wie ist Deutschlands Auffassung über die Konterbande-Frage und was betrachtet Deutschland als Schiffs-Konterbande?" beantwortete Großadmiral Raeder:

Deutschland ist bestrebt, den neutralen Handel soweit wie irgend möglich zu schonen. Es war daher gewillt, nur das eigentliche Kriegsmaterial als unbedingtes Banngut zu behandeln. Dementsprechend ist in Artikel 22 der Prisenordnung vom 28. August 1939 bestimmt, daß als unbedingtes Banngut nur Gegenstände und Stoffe anzusehen sind, die unmittelbar der Land-, See- oder Luftrüstung dienen.

[1]) „Das 12-Uhr-Blatt" vom 19. Oktober 1939.

Da aber England bereits am 4. September 1939 eine Banngutliste herausgegeben hat, nach der auch Gegenstände und Stoffe, die für friedliche Zwecke verwendbar sind, als unbedingtes Banngut behandelt werden, hat sich die Reichsregierung zu ihrem Bedauern gezwungen gesehen, selbst eine erweiterte Liste des unbedingten Banngutes herauszugeben.

Beim bedingten Banngut hatte Deutschland zunächst überhaupt darauf verzichtet, Güter als bedingtes Banngut zu erklären, so daß vor allem Lebensmittel ohne weiteres durchgelassen wurden. Auch hier ist jedoch Deutschland gezwungen, dem englischen Vorgehen zu folgen.

Beim bedingten Banngut muß seine Bestimmung für die feindliche Streitmacht oder den feindlichen Staat festgelegt werden. In Übereinstimmung mit dem geltenden Völkerrecht ist Deutschland der Auffassung, daß der Aufbringende diese Bestimmung nachweisen muß. Schon heute jedoch scheint es klar, daß England, wie bereits im Weltkriege, den Beweis dafür, daß eine feindliche Bestimmung nicht vorliegt, dem Neutralen aufbürden wird, ein Beweis, den der Neutrale nicht wird führen können, es sei denn, daß er im Widerspruch zu seiner Neutralität seine ganze Wirtschaft der englischen Kontrolle unterwirft.

Deutschland ist der Überzeugung, daß die Stellung der Neutralen in der Welt heute so stark ist, daß sie sich gegen die Verletzung ihrer Rechte mit Erfolg zur Wehr setzen können. Dann wäre Deutschland nicht gezwungen, zur Abwehr selbst zu schärferen Maßnahmen überzugehen, die notgedrungen die Neutralen in Mitleidenschaft ziehen müßten.

Die deutsche Reichsregierung hat in Artikel 24 ferner zum Ausdruck gebracht, daß der Grundsatz der fortgesetzten Reise auf das bedingte Banngut nicht anzuwenden ist und daher — unter Voraussetzung gleichartigen Verhaltens des Gegners — bestimmt, daß die Gegenstände des bedingten Banngut nicht als Banngut angesehen werden, wenn sie in einem neutralen Hafen ausgeliefert werden sollen.

Nachdem aber England bereits in den ersten Tagen des Krieges dazu übergegangen ist, das Prinzip der fortgesetzten Reise gegen Deutschland allgemein zur Anwendung zu bringen, sieht sich Deutschland außerstande, seinerseits auf die Anwendung des genannten Prinzips zu verzichten.

Frage: „Wie verhalten sich Deutschlands Kriegsschiffe und vor allem U-Boote gegenüber neutralen, insbesondere holländischen und amerikanischen Schiffen? Können niederländische Handelsschiffe, von Deutschland ungehindert, Rohstoffe aus Niederländisch-Indien und Amerika nach Hause bringen?"

Antwort des Großadmirals: Es ergibt sich schon aus den Antworten zu Frage I und II, daß neutrale Schiffe, die Rohstoffe nach den Niederlanden bringen, ungefährdet sind. Selbstverständlich muß den im Handelskrieg einzusetzenden deutschen Überwasserstreitkräften und U-Booten das Recht vorbehalten bleiben, sie anzuhalten, um sie auf Banngut zu untersuchen.

Frage: „Besteht deutscherseits die Absicht, den Wasserweg durch den Sund, der für Holland große Bedeutung hat, schwierig befahrbar zu machen?"

Antwort des Großadmirals: Die am Sundausgang gelegten Minensperren sind lediglich zur Abwehr feindlicher militärischer Unternehmungen in die Ostsee bestimmt. Wie die Einrichtung eines Lotsendienstes zeigt, wird alles getan, um die Gefährdung und Erschwerung des neutralen Verkehrs in den Ostsee-Eingängen auszuschließen. Die holländischen Schiffe können damit rechnen, daß sie ungehindert die Ostsee eingangs passieren können, wenn sie sich der Lotsen bedienen.

Frage: „Sind Strategie und Technik des Seekrieges heute sehr verschieden von 1914—1918?"

Antwort des Großadmirals: Der Seekrieg von heute unterscheidet sich von dem des Weltkrieges insbesondere durch die Auswirkung der seither erreichten technischen Fortschritte der Marine und der Luftwaffe . . .

4.

Schreiben des deutschen Gesandten Eisenlohr (Berlin) vom 21. Februar 1940 an den norwegischen Reeder Halvorsen über die Grundsätze der deutschen Seekriegführung [1]).

Ihrem Wunsche entsprechend bestätige ich Ihnen gern in dieser Form, was ich Ihnen gestern bei unserem Gespräch über die Gefahren, denen die norwegische Schiffahrt im Kriege ausgesetzt ist, gesagt habe:

Unsere Streitkräfte führen den Seekrieg als Abwehr gegen die britische Blockade, die sich die Aushungerung des deutschen Volkes zum Ziel gesetzt hat. Je rücksichtsloser und unmenschlicher England diese Blockade durchzuführen versucht, um so schärfer auch der Abwehrkampf, der sich seit einigen Wochen immer mehr auf die Seegebiete um die britischen Inseln konzentriert; dieser Kampf gilt dem Feind, der das deutsche Volk vernichten

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0018

will, er gilt nicht den Neutralen. Es ist vielmehr unser aufrichtiger Wunsch, daß die neutrale Schiffahrt, soweit sie nicht Bannware nach den Feindmächten befördert, unter dem Kriege nicht mehr zu leiden habe, als ohnehin unvermeidlich ist. So hat Deutschland die Maßnahmen unserer Gegner, wonach deutsche, nach dem neutralen Auslande bestimmte Ausfuhrware als Banngut erklärt wurde, bisher nicht mit entsprechenden Gegenmaßnahmen beantwortet und dies zum Vorteil der Neutralen. Ferner sind die neutralen Regierungen benachrichtigt worden, daß das Befahren der Gewässer an den feindlichen Küsten infolge der von beiden kriegführenden Seiten daselbst ergriffenen Kampfmaßnahmen unabsehbare und unvermeidliche Gefahren mit sich bringe. Und endlich haben die deutschen Streitkräfte Befehl, den Handelskrieg unter strikter Einhaltung der Vorschriften der deutschen Prisenordnung zu führen und ihr Äußerstes zu tun, um die Besatzungen der Schiffe, zu deren Versenkung sie nach den Vorschriften der Prisenordnung berechtigt sind, zu sichern.

Ich möchte schließlich noch besonders hervorheben, weil über diesen Punkt im neutralen Ausland irrtümliche oder gar verleumderische Behauptungen verbreitet worden sind, daß es den deutschen Absichten völlig fern liegt, den legalen Handel neutraler Länder untereinander zu behindern.

Die schwersten Verluste an Menschenleben und Fahrzeugen, die die norwegische Schiffahrt in letzter Zeit zu beklagen hatte, sind ohne Zweifel darauf zurückzuführen, daß die neutralen Schiffe von unseren Gegnern veranlaßt werden, den sogenannten Geleitschutz anzunehmen, der die Gefahr für sie erhöht, statt sie zu vermindern, oder daß sie gezwungen werden, britische Kontrollhäfen anzulaufen oder endlich Schiffahrtswege zu wählen, die an den feindlichen Küsten entlang und somit durch die allergefährdetsten Seegebiete führen. Durch diese Maßnahmen will England nicht etwa die Neutralen schützen, sondern die neutrale Schiffahrt den Zwecken der gegen Deutschland gerichteten Blockade dienstbar machen. Die Schiffe, die unter solchem Schutz untergehen, gehen also für Englands Kriegszwecke und durch Englands Schuld unter.

Wenn es der neutralen Schiffahrt gelingt, sich dieser ihr aufgenötigten Fesseln zu entledigen, so würden damit die Kriegsgefahren für sie sehr wesentlich vermindert werden.

5.

DNB.-Meldung vom 4. März 1940 betreffend eine Unterredung des Großadmirals Raeder mit einem Vertreter der National Broadcasting Company New York über die Grundsätze der deutschen Seekriegführung[1]).

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, gewährte einem Vertreter der National Broadcasting Company, New York, eine Unterredung, die sich mit grundsätzlichen Fragen des Seekrieges, insbesondere mit dem deutschen Standpunkt in der Führung des Seekrieges, beschäftigte.

Großadmiral Raeder ging hierbei von der britischen Kriegserklärung an Deutschland aus und berührte die Methoden, mit denen England den Krieg führt. Er wies darauf hin, daß England mit der Erweiterung seiner Banngutliste den Krieg gegen die deutsche Zivilbevölkerung begonnen habe. Da ein Krieg nur auf Gegenseitigkeit geführt werden könne, habe Deutschland das Recht und seinem eigenen Volk gegenüber auch die Pflicht, mit gleichartigen Mitteln gegen England vorzugehen.

Die von Deutschland getroffenen militärischen Maßnahmen verfolgten keinen anderen Zweck, als den Transport derselben Waren nach England zu verhindern, die England nicht nach Deutschland gelangen lassen wolle. Der Großadmiral betonte weiterhin, daß England nicht nur gegen die deutsche Zivilbevölkerung Krieg führe, sondern daß es auch die eigene Zivilbevölkerung und seine zivile Schiffahrt aktiv in kriegerische Handlungen einschalte.

Auf die in diesem Zusammenhang gestellte Frage, ob z. B. auch die in Amerika lebhaft erörterte Versenkung britischer Fischerboote unter diesen Begriff falle, legte der Großadmiral die deutsche Auffassung im einzelnen dar, indem er drei Kategorien von Schiffen herausstellte, bei denen eine Beteiligung an Kampfhandlungen erwiesen sei, so daß sie ihren zivilen Charakter verlieren. Diese seien: 1. die bewaffneten Handelsschiffe, 2. Handelsschiffe, die im Convoy von Kriegsschiffen oder Flugzeugen fahren, und 3. militarisierte Handelsschiffe.

Unter letzteren seien solche Schiffe zu verstehen, die zwar nicht offiziell zu Hilfskriegsschiffen umgewandelt seien, vom Gegner jedoch für militärische Aufgaben eingesetzt würden, u. a. zum Minensuchen, zur Truppenbeförderung, zur Übermittelung von Nachrichten, als Vorpostenboote usw.

[1]) DNB. vom 4. März 1940.

H1572 – 0019

In der Behandlung dieser Schiffe bestehe ein grundsätzlicher Unterschied: Deutschland stelle alle zu militärischen Zwecken bestimmten Fahrzeuge in die Kriegsmarine ein, mache sie also offiziell zu Hilfskriegsschiffen, die die Kriegsflagge führten und deren Besatzungen Angehörige der Kriegsmarine, also Soldaten, seien. England dagegen benutze zivile Fahrzeuge und Seeleute, ohne sie zu Bestandteilen der Kriegsmarine zu machen. Sie leisteten unter der Handelsflagge reine Kriegsarbeit.

Das deutsche Rechtsempfinden erblicke hierin eine echt englische Heuchelei, wenn England sich nach dem Verlust solcher Fahrzeuge beklage, Deutschland habe harmlose zivile Fahrzeuge angegriffen.

Auf die Frage des Berichterstatters, ob ein solches Verfahren nicht gegen die von Deutschland anerkannten Regeln des Londoner U-Boot-Protokolls verstoße, stellte der Großadmiral ausdrücklich fest, daß dies keineswegs der Fall sei. Denn die allgemeinen Grundsätze dieses Protokolls sagten nur solchen Schiffen Schutz zu, die sich tatsächlich friedlich verhielten. Dies sei aber bei den genannten Schiffskategorien nicht der Fall. Unter solchen Umständen sei es geradezu widersinnig, erwarten zu wollen, daß sich ein Kriegsschiff dem ersten Schuß eines bewaffneten Handelsschiffes aussetzen solle.

Der Berichterstatter ging anschließend auf die neutrale Schiffahrt ein, die unter dem Krieg sehr zu leiden habe. Großadmiral Raeder wies nach, daß die englische Politik sich nicht darauf beschränke, die deutsche und die eigene Zivilbevölkerung in den Kriegsdienst mit einzuspannen, sondern den Krieg sogar auf Kosten der Neutralen und mit Hilfe neutraler Zivilpersonen zu führen trachte. Der deutsche Standpunkt, der von den Neutralen nichts anderes verlange als die Wahrung effektiver Neutralität, respektiere die neutralen Rechte durchaus.

Der Überfall auf die „Altmark" sei ein deutlicher Beweis dafür, denn die Besatzung des deutschen Schiffes habe es peinlichst vermieden, irgendwelche Kampfhandlungen zu begehen, und in höchster Disziplin den norwegischen Hoheitsrechten ihre unbedingte Achtung bezeugt.

Großadmiral Raeder behandelte dann die Gefahren, die neutralen Handelsschiffen drohen, wenn sie sich kriegsmäßig verhalten und damit Anlaß zu Verwechslung mit feindlichen Schiffen geben. Hierzu gehöre auch das Fahren im Convoy, das als nichts anderes anzusehen sei, als ein Ersatz für die Bewaffnung von Handelsschiffen. Die einzelnen Schiffe wehrten sich zwar nicht selbst, sie übertrügen jedoch den bewaffneten Widerstand gegen die prisenrechtliche Untersuchung auf die geleitenden Kriegsschiffe und erwarteten vom geleitenden Kriegsschiff die Vernichtung des Angreifers. Der deutsche Standpunkt lasse sich ganz knapp auf die Formel bringen: wer Waffenhilfe in Anspruch nimmt, muß Waffeneinsatz gewärtigen.

Der Großadmiral erörterte dann die Kriegsgefahren, die den neutralen Handelsschiffen in den Küstengewässern einer kriegführenden Macht drohen. Im Küstenvorfeld eines kriegführenden Landes sei naturgemäß damit zu rechnen, daß von beiden Seiten mit Einsatz aller neuzeitlichen Kampfmittel gekämpft werde. Dies gelte besonders für die Seegebiete vor der englischen Küste, zumal die britische Admiralität die neutralen Handelsschiffe zum Befahren minenverseuchter Gebiete zwinge und durch den Mißbrauch neutraler Flaggen sowie durch die Verwendung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken die Unterscheidung von feindlichen und neutralen Handelsschiffen nahezu unmöglich mache.

Bei der Erörterung der Möglichkeit häufiger Meinungsverschiedenheiten ging der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine auf das Verbot des amerikanischen Präsidenten Roosevelt für die amerikanische Schiffahrt ein, die gefährlichen Zonen um England zu befahren. Er führte hierbei folgendes aus: „Das Verbot ist der beste Beweis gegen das von England geübte Verfahren, das die Neutralen zum Befahren dieser Gebiete zwingt, ohne in der Lage zu sein, ihre Sicherheit zu gewährleisten. Deutschland kann allen Neutralen nur raten, die Politik Ihres Präsidenten nachzuahmen."

Frage: „Also gibt es nach Lage der Dinge überhaupt keinen Schutz für die neutrale Schiffahrt in den kriegsgefährdeten Zonen?"

Antwort: „Solange England seine Methoden beibehält, wohl nicht. Denn wie gesagt, die Schuld an diesem Tatbestand trägt ausschließlich die britische Regierung. Sie weiß es übrigens selbst, und es läßt sich gewiß kein besserer Kronzeuge dafür anführen als der heutige Erste Lord der britischen Admiralität, Mr. Winston Churchill, der in seinem Buch: ‚Die Weltkrisis 1914—18' sich folgendermaßen äußert: ‚Nehmen wir an, die Ereignisse hätten sich auf dem Lande statt auf dem Wasser zugetragen; nehmen wir an, eine größere Anzahl von Amerikanern oder anderen Neutralen hätten den unter Geschützfeuer stehenden deutschen Truppen Proviant und Munition zugeschoben; nehmen wir an, daß die Transportkolonnen bestimmte Straßen passieren mußten: Wer hätte einen Augenblick gezögert, sie im Trommelfeuer zu vernichten und von der Erdoberfläche zu tilgen?

Wer hat je gezögert, Städte und Dörfer zu beschießen, nur weil hilflose und harmlose Nichtkämpfer sich dort aufhielten? Kamen sie in die Reichweite der Geschütze, so mußten sie sich der Gefahr aussetzen, erschossen zu werden; und warum sollte das gleiche nicht auch für Torpedos gelten? Warum sollte es gesetzmäßig sein, einen Neutralen oder Nichtkämpfer am Lande mit Feuerwaffen umzubringen, wenn er sich in den Weg stellte, und eine abscheuliche Grausamkeit, dieselbe Person auf dem Meere durch Torpedos zu töten? Wo bliebe die Logik, wenn man einen Unterschied zwischen diesen beiden Verfahren machen wollte?' Ich glaube nicht, daß es eine bessere und eindrucksvollere Unterstreichung der deutschen Auffassung gibt, als diese Worte Mr. Churchills."

Frage: „Für die Neutralen, Herr Großadmiral, erschließen sich damit keine erfreulichen Perspektiven, denn ich entnehme Ihren Worten, daß sie in den Seegebieten um England herum mit einer für sie sehr harten Seekriegführung rechnen müssen. Auch für die Vereinigten Staaten ist diese Frage ernst, gerade weil Präsident

H1572 – 0020

Roosevelt durch die Bezeichnung gefährdeter Zonen, die die amerikanische Schiffahrt nicht berühren darf, jede Konfliktmöglichkeit auszuschließen versucht hat. Besteht aber nicht die Gefahr, daß außerhalb der unmittelbaren Kriegszone die amerikanische Handelsschiffahrt gefährdet sein könnte?"

Großadmiral Raeder erteilte abschließend folgende Antwort: „In bewußter Unterstützung der Absichten der Vereinigten Staaten, die Deutschland respektiert, wird die deutsche Kriegsmarine nach Möglichkeit anstreben, Schiffe der USA. grundsätzlich zu schonen, wo es auch immer sei. Ich hoffe, daß diese eindeutige Stellungnahme von unserer Seite so verstanden wird, wie sie gemeint ist: als vorbehaltlos und aufrichtig."

6.

DNB.-Verlautbarung vom 4. Juni 1940 betreffend die britischen warnungslosen Angriffe auf deutsche unbewaffnete Handelsschiffe[1]).

Während der letzten Monate sind in verschiedenen Fällen britische U-Boote und Flugzeuge gegen unbewaffnete deutsche Handelsschiffe ohne Durchführung eines prisenrechtlichen Verfahrens unter unmittelbarer Anwendung von Waffengewalt vorgegangen. So sind die von der britischen Admiralität zur Unterbindung der deutschen Transporte nach Norwegen eingesetzten U-Boote grundsätzlich warnungslos gegen die auf hoher See befindlichen deutschen Schiffe vorgegangen, auch wo es sich um reine Handelsschiffe (Materialtransporter und Schiffe, die mit den militärischen Aktionen überhaupt nicht in Zusammenhang standen) handelte. Mit zynischer Offenheit hat der damalige Erste Lord der britischen Admiralität Churchill in seiner Rede vor dem Unterhaus am 8. Mai 1940 erklärt, man habe sich bei den Operationen im Skagerrak auf den Einsatz von U-Booten beschränkt.

Um ihre Operationen so wirksam wie nur irgend möglich zu gestalten, habe man aber die Beschränkungen, die man bisher der Tätigkeit der britischen U-Boote auferlegt gehabt hätte, gelockert, und zwar habe man den U-Booten Befehl erteilt, am Tage alle deutschen Schiffe, bei Nacht alle Schiffe zu versenken, wenn sich die Gelegenheit hierzu bietet[2]).

Dementsprechende Befehle hat allem Anschein nach auch die britische Luftwaffe erhalten, da diese, soweit sie in vereinzelten Fällen im Bereich der Ost- und Nordsee in Aktion trat, die hier angetroffenen, auf hoher See befindlichen deutschen und neutralen Handelsschiffe ausnahmslos ohne jede Warnung bombardiert hat, so auch z. B. harmlose neutrale Fischerboote, die dem Fischfang nachgingen.

Von deutscher Seite ist zu dem Vorgehen der britischen U-Boote und Flugzeuge folgendes festzustellen:

1. Es handelt sich bei dem warnungslosen Vorgehen der britischen Streitkräfte gegen unbewaffnete Handelsschiffe nicht um Einzelfälle, die etwa auf einem irrtümlichen bzw. befehlswidrigen Verhalten einzelner Kommandanten beruhen, sondern, wie sich mit aller Klarheit auch aus den Erklärungen Churchills vor dem Unterhaus vom 8. Mai 1940 ergibt, um eine von der britischen Admiralität befohlene, systematische Verschärfung der Seekriegführung.

2. Dieses Vorgehen steht im Widerspruch zu den völkerrechtlich allgemein anerkannten Regeln des Seekriegsrechtes und stellt insbesondere eine krasse Verletzung des Londoner U-Boot-Protokolls vom 6. November 1936 dar, die um so schwerwiegender ist, als Churchill für die Operationen im Skagerrak ausdrücklich angeordnet hat, daß bei Nacht alle, d. h. also auch die neutralen Handelsschiffe warnungslos angegriffen werden sollen.

3. England kann das Vorgehen seiner See- und Luftstreitkräfte nicht im geringsten als eine Vergeltungsaktion gegen ein angeblich gleiches Verhalten der deutschen Seestreitkräfte rechtfertigen. Denn die deutschen Seestreitkräfte führen auch in den Seegebieten vor der englischen Küste den Handelskrieg streng nach den Regeln des Seekriegsrechts, nach denen allerdings bewaffnete oder im feindlichen Geleit fahrende Handelsschiffe keinen Anspruch darauf haben, ebenso behandelt zu werden wie friedliche Handelsschiffe. Im Gegensatz hierzu hat die britische Admiralität vom ersten Augenblick an, in dem sie dazu überging, in von Deutschland beherrschten Küstengebieten Handelskrieg zu führen, rücksichtslos alle Bedenken moralischer und rechtlicher Art fallen lassen.

4. Das englische Vorgehen ist um so verwerflicher, als der britischen Admiralität bekannt war, daß die deutschen Handelsschiffe ebenso wie die neutralen ausnahmslos unbewaffnet waren. Demgegenüber haben die deutschen Streitkräfte, obwohl sie es mit einer im weitesten Umfang bewaffneten feindlichen Handelsflotte zu tun haben und obwohl sie ständig mit dem Auftreten von als neutrale Schiffe getarnten U-Boot-Fallen rechnen müssen, Befehl, nur gegen bewaffnete oder im feindlichen Geleit fahrende Handelsschiffe mit Waffengewalt vorzugehen.

5. Damit ist England zu einer Art der Seekriegführung übergegangen, die es bisher unberechtigterweise Deutschland zum Vorwurf gemacht und als brutale Barbarei bezeichnet hat. Von deutscher Seite sind inzwischen bereits alle erforderlichen Maßnahmen getroffen worden, um die deutsche und neutrale Handelsschiffahrt im Bereich der deutschen oder von Deutschland besetzten Küstengewässer gegen das völkerrechtswidrige Vorgehen der englischen See- und Luftstreitkräfte wirksam zu schützen.

---

[1]) „Völkischer Beobachter" vom 5. Juni 1940.
[2]) Siehe unten Nr. 31.

H1572 – 0021

H1572 – 0022

2. Notenwechsel

7.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 29. September 1939 an die deutschen Missionen im Ausland betreffend das Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um England und Frankreich[1]).

Bitte dortiger Regierung sofort folgendes notifizieren:

Neutrale Handelsschiffe haben neuerdings wiederholt versucht, sich der Ausübung des völkerrechtlich gewährleisteten Rechts deutscher Seestreitkräfte auf Anhaltung und Durchsuchung zu entziehen. Reichsregierung bittet daher, Handelsschiffe auf folgendes hinzuweisen:

1. Angehaltene Handelsschiffe dürfen von ihrer Funkeinrichtung keinerlei Gebrauch machen. Funkmeldungen über Anhaltung sind Nachrichten über militärische Operationen deutscher Streitkräfte. Schon bloße Inbetriebnahme Funkeinrichtung ermöglicht feindlichen Streitkräften, Standort anhaltenden deutschen Kriegsschiffes auszumachen.

2. Angehaltene Handelsschiffe dürfen ihren Kurs nicht verändern. Kursabweichung könnte Verdacht Angriffsabsicht begründen.

3. Genaue Beachtung Seestraßenvorschriften über Navigationslichter im Operationsgebiet um England und Frankreich bei Nacht erforderlich zur Vermeidung von Verwechslungen mit regelmäßig abgeblendet fahrenden feindlichen Kriegsschiffen. Deshalb gehen auch neutrale Schiffe zunehmend zu nächtlicher Beleuchtung ihrer Flagge oder an Bord aufgemalter Nationalfarben über.

Handelsschiffe, die vorstehende Hinweise nicht beachten, setzen sich Gefahren aus, für die Reichsregierung keine Verantwortung übernimmt.

8.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 19. Oktober 1939 an deutsche Missionen im Ausland betreffend das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen[2]).

Englische Regierung verbreitet Behauptung, daß für neutrale Handelsschiffe Fahren im Geleit englischer Kriegsschiffe erhöhte Sicherheit bedeutet und keine Neutralitätsverletzung darstelle. Bitte unter Bezugnahme hierauf dortiger Regierung sofort folgendes notifizieren:

Englische oder französische Geleitzüge werden von deutschen Streitkräften mit Waffengewalt bekämpft werden. Deutsches Vorgehen wird sich nicht nur gegen geleitende Kriegsschiffe, sondern auch unterschiedslos gegen alle geleiteten Schiffe richten. Dies entspricht allgemein anerkannten Seekriegsregeln. Gleichzeitig ist erneut darauf hinzuweisen, daß alle neutralen Handelsschiffe einschließlich Passagierdampfer, die nachts abgeblendet fahren, sich der Verwechslung mit feindlichen Kriegs- oder Hilfskriegsschiffen und damit Gefahr der Vernichtung aussetzen.

9.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 22. Oktober 1939 an deutsche Missionen im Ausland betreffend die Warnung neutraler Staatsangehöriger vor Fahrten auf britischen und französischen Schiffen[3]).

Bitte dortiger Regierung noch folgendes mitzuteilen:

Deutsche Regierung hat dortige Regierung bereits früher gebeten, Handelsschiffe ihres Landes vor einem Verhalten zu warnen, das berechtigterweise Anwendung von Waffengewalt zur Folge haben kann. Bei englischen und französischen Schiffen ist nach den bisherigen Erfahrungen mit Sicherheit mit einem derartigen Verhalten, insbesondere mit Fahren im Geleit, unzulässigem Funkgebrauch, abgeblendetem Fahren und darüber hinaus mit bewaffnetem Widerstand und Angriffshandlungen zu rechnen. Da deutsche Regierung es außerordentlich bedauern würde, wenn bei hieraus entstehenden Kampfhandlungen Angehörige neutraler Staaten zu Schaden kommen würden, möchte sie dortige Regierung auf diesen Sachverhalt aufmerksam machen und bitten, ihre Staatsangehörigen vor dem Fahren auf englischen und französischen Schiffen zu warnen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0023

10.

Note des schwedischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 30. Oktober 1939 an den deutschen Gesandten in Stockholm in Erwiderung auf dessen Noten vom 30. September sowie 19. und 22. Oktober 1939[1]) betreffend das Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um England und Frankreich sowie das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen und die Fahrten neutraler Staatsangehöriger auf britischen und französischen Schiffen[2]).

(Übersetzung.)

In einer Note vom 30. September 1939 hat die deutsche Gesandtschaft in Stockholm dem schwedischen Außenminister mitgeteilt, daß neutrale Handelsschiffe in den Gewässern um England und Frankreich wiederholt versucht hätten, sich der nach dem Völkerrecht gestatteten Anhaltung und Durchsuchung zu entziehen, und daß solche Fahrzeuge durch ungeeignetes Auftreten den Verdacht des Angriffs oder unneutraler Handlungen erweckt hätten. Die deutsche Regierung hat deshalb gebeten, daß denjenigen Handelsschiffen, die sich in die erwähnten Gewässer begeben, Weisungen erteilt werden sollten, im eigenen Interesse und um Verwechslung mit feindlichen Kriegsschiffen und Hilfskreuzern, besonders nachts, zu vermeiden, sich jeden verdächtigen Auftretens zu enthalten, wie Kursänderungen und Gebrauch von Radio bei Sichten deutscher Seestreitkräfte, Zickzackfahren, Abblenden, Unterlassen der Aufforderung zum Stoppen nachzukommen und Anschluß an feindlichen Geleitzug.

Die Gesandtschaft hat weiter mit einer Note vom 19. d. M. erklärt, teils, daß britische oder französische Geleitzüge von den deutschen Streitkräften mit Waffengewalt bekämpft werden würden und daß die deutschen Maßnahmen sich nicht nur gegen die begleitenden Kriegsschiffe, sondern auch ohne Unterschied gegen alle begleiteten Fahrzeuge richten würden, teils auch, daß neutrale Handelsfahrzeuge, inbegriffen Passagierfahrzeuge, die des Nachts mit abgeschirmtem Licht fahren, mit feindlichen Kriegsschiffen oder Hilfskreuzern verwechselt werden können und damit Gefahr laufen, vernichtet zu werden.

Schließlich hat die Gesandtschaft in einer Note vom 22. dess. M. hervorgehoben, daß ein solches Auftreten, vor dem die deutsche Regierung bereits gewarnt habe, mit Sicherheit seitens britischer und französischer Fahrzeuge zu erwarten sei und daß darüber hinaus mit bewaffnetem Widerstand und Angriffshandlungen zu rechnen sei. Auf Grund dessen hat die Gesandtschaft die Aufmerksamkeit der schwedischen Regierung auf diese Tatsache gerichtet und gebeten, sie möge schwedische Staatsangehörige davor warnen, mit britischen oder französischen Fahrzeugen zu reisen.

Anläßlich dieser Schreiben wünscht die schwedische Regierung folgendes hervorzuheben:

Durch die Anweisungen, die schwedischen Handelsfahrzeugen bei Beginn des Krieges mitgeteilt worden sind, sind diese aufgefordert worden, sofort zu stoppen, wenn sie von Kriegsfahrzeugen einer kriegführenden Macht angehalten werden. In den Anweisungen ist unterstrichen worden, daß ein neutrales Handelsfahrzeug verpflichtet ist, sich der Untersuchung durch ein Kriegsfahrzeug einer kriegführenden Macht zu unterwerfen, und die Handelsfahrzeuge sind davor gewarnt worden, sich der Untersuchung durch Flucht zu entziehen. Weiter ist in den Anweisungen hervorgehoben worden, daß ein neutrales Fahrzeug, das von dem Kommandanten eines Kriegsfahrzeuges einer kriegführenden Macht aufgefordert worden ist, sich von dem Kriegsfahrzeug fernzuhalten oder in dessen Nähe nicht von seinem Radio Gebrauch zu machen, Gefahr läuft, wie ein feindliches Fahrzeug behandelt zu werden, wenn es dieser Aufforderung nicht nachkommt.

Die Schiffsführer der schwedischen Handelsflotte haben gleichfalls davon Kenntnis, daß ein neutrales Handelsfahrzeug, das im Geleit von Kriegsfahrzeugen einer kriegführenden Macht fährt, von den Kriegsfahrzeugen der anderen kriegführenden Partei wie ein feindliches Handelsfahrzeug behandelt werden kann und sich außerdem den Kriegsgefahren aussetzt, die dadurch entstehen, daß die begleitenden Kriegsfahrzeuge mit den Kriegsfahrzeugen der anderen Partei in Kampf geraten können.

Die in dem Schreiben der deutschen Gesandtschaft enthaltenen Mitteilungen sind durch Vermittlung des Ministeriums des Äußern zur Kenntnis der Interessierten gebracht worden. Die schwedische Regierung glaubt jedoch, alle Vorbehalte gegen die Andeutung machen zu müssen, daß die schwedischen Handelsfahrzeuge durch solche Maßnahmen wie Kursänderungen, Zickzackfahren und Abblenden — welche nach dem Seekriegsrecht nicht unerlaubt sind — Gefahr laufen würden, für feindliche Kriegsfahrzeuge oder Hilfskreuzer gehalten zu werden. Die Nationalität der schwedischen Fahrzeuge kann ohne Zweifel mit Sicherheit von den deutschen Kriegsfahrzeugen festgestellt werden. Im übrigen muß bemerkt werden, daß nach den allgemeinen seekriegsrechtlichen Regeln, welche sich auch in der deutschen „Prisenordnung" finden, dem Aufbringen von Handelsfahrzeugen eine Untersuchung vorhergehen soll und daß nur aufgebrachte Handelsfahrzeuge versenkt werden dürfen, soweit nicht die Handelsfahrzeuge durch gewaltsamen Widerstand oder Flucht sich der Untersuchung entziehen.

In diesem Zusammenhang möchte die schwedische Regierung auch daran erinnern, daß das Londoner Protokoll vom Jahre 1936 betreffend U-Boote, dem sowohl Deutschland als auch Schweden beigetreten sind, das Verbot der Versenkung von Handelsfahrzeugen ohne Warnung umfaßt. Diese Bestimmungen beziehen sich auf

[1]) Zum Inhalt dieser Noten siehe Drahterlaß vom 29. September 1939 oben Nr. 7, vom 19. Oktober 1939 oben Nr. 8 und vom 22. Oktober 1939 oben Nr. 9.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

das Vorgehen von U-Booten gegen sowohl feindliche als auch neutrale Handelsfahrzeuge und gelten demnach auch in den Fällen, wenn ein neutrales Handelsfahrzeug nach den Regeln des Seekriegsrechts von dem Kriegsfahrzeug einer kriegführenden Macht wie ein feindliches Handelsfahrzeug behandelt werden kann.

Die in dem Schreiben der Gesandtschaft vom 22. d. M. ausgesprochene Warnung vor Reisen auf britischen und französischen Fahrzeugen ist der schwedischen Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht worden. Es ist jedoch nicht zu erwarten, daß diese Warnung zur Folge haben wird, daß schwedische Staatsangehörige es ganz unterlassen werden, auf solchen Fahrzeugen als Passagiere zu fahren. In der Praxis dürften in vielen Fällen schwedische Staatsangehörige, die sich im Ausland aufhalten, darauf angewiesen sein, für notwendige Reisen britische oder französische Passagier- oder Handelsfahrzeuge zu benutzen. Auch in diesem Zusammenhang wünscht die schwedische Regierung daran zu erinnern, daß die Bestimmungen im Londoner Protokoll vom Jahre 1936 auch zugunsten schwedischer Staatsangehöriger gelten, die auf Handels- oder Passagierfahrzeugen eines kriegführenden Landes reisen.

H1572 – 0024

11.

Note des finnischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 27. Oktober 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Helsinki in Erwiderung auf deren Note vom 23. Oktober 1939[1]) betreffend das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen[2]).

(Übersetzung.)

Das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten beehrt sich, den Empfang der Verbalnote der deutschen Gesandtschaft vom 23. Oktober d. J., die u. a. die Fahrten der Handelsschiffe im feindlichen Geleit betrifft, zu bestätigen und möchte anläßlich derselben nachstehende Mitteilung machen:

Die finnische Regierung ist im allgemeinen dem Prinzip gefolgt, daß sie den außerhalb der Territorialgewässer Finnlands fahrenden Handelsschiffen keine besonderen Instruktionen darüber gibt, wie sie sich der Überwachung und den Besichtigungsmaßnahmen gegenüber verhalten sollen, die von seiten der kriegführenden Mächte in betreff dieser Seefahrt ausgeübt werden, sondern hat sich dazu beschränkt, den Zuständigen die diesbezüglichen Gesichtspunkte der verschiedenen kriegführenden Mächte zur Kenntnis zu bringen, wobei es daher den Handelsschiffen selbst überlassen wird zu entscheiden, in welcher Ausdehnung sie die hier berührten und oft miteinander im Widerspruch stehenden Notifikationen der kriegführenden Parteien beachten wollen. Ein solches Verfahren entspricht der Ansicht der finnischen Regierung nach am besten der von ihr angenommenen Haltung vollkommener Neutralität.

Was besonders die von Deutschland jetzt dargelegten Gesichtspunkte anbelangt, so möchte das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, ohne in diesem Zusammenhang darauf einzugehen, ob und in welcher Ausstreckung seiner Ansicht nach die von deutscher Seite in dieser Hinsicht aufgestellten Forderungen sich auf das geltende Völkerrecht stützen, darauf aufmerksam machen, daß die erwähnten Umstände bereits früher berührt worden sind, namentlich in der von der deutschen Gesandtschaft an das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten am 30. September 1939 gerichteten Verbalnote Nr. 2703, deren Inhalt schon damals den finnischen Seefahrern zur Kenntnis gebracht wurde.

12.

Note des finnischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 20. November 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Helsinki betreffend das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen und das Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um England und Frankreich[3]).

(Übersetzung.)

Zurückkommend auf seine Verbalnote Nr. 34 364 vom 27. v. M., die die Behandlung der neutralen Handelsschiffe auf offener See betrifft, beehrt sich das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, die Aufmerksamkeit der deutschen Gesandtschaft auf folgende Gesichtspunkte zu lenken:

Die finnische Regierung ist mit der deutschen Regierung in der Hinsicht derselben Ansicht, daß es für ein neutrales Handelsschiff mit Gefahren verbunden ist, im Geleit eines Kriegsschiffes einer kriegführenden Macht zu fahren, da ja das das Geleit führende Kriegsschiff in einen Kampf mit einem Kriegsschiff oder einem Militärflugzeug eines Gegners geraten kann. Dagegen dürfte man es nicht als berechtigt ansehen können, daß die Gegenpartei ihr Feuer direkt auf die im Geleit fahrenden Handelsschiffe richtet, wenn dieselben sich in keiner Weise

[1]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 19. Oktober 1939 oben Nr. 8.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

selbst an den Feindseligkeiten beteiligen. Desgleichen dürften die Kriegführenden kein Recht haben, gegen die genannten Handelsschiffe, nachdem sie sich von dem Geleit getrennt haben, irgendwelche Zwangsmaßnahmen nur aus dem Grund zu ergreifen, daß sie früher einem solchen Geleit angehört hatten.

Die Regierung Finnlands sieht sich auch nicht in der Lage, derjenigen deutscherseits angeführten Ansicht beizutreten, daß die Kriegführenden berechtigt wären, ohne vorangehende Warnung und ohne sich erst in regelmäßiger Ordnung über die Nationalität der Handelsschiffe erkundigt zu haben, offene Feindseligkeiten gegen sie zu eröffnen aus dem einzigen Grunde, daß sie mit abgeblendeten Lichtern fahren und es daher nicht möglich ist, ihre Nationalität und ihren Charakter gleich festzustellen. Die Kriegführenden müssen auch in diesem Falle die betreffenden Schiffe unter Beachtung regelmäßiger Formalitäten untersuchen. Falls sich die Handelsschiffe ohne Widerstand der Untersuchung unterwerfen und sich auch im übrigen in die von seiten des Kriegführenden erteilten völkerrechtlich gestatteten Anweisungen fügen, dürfen keine Feindseligkeiten gegen sie in Frage kommen. Zu solchen gestatteten Anweisungen könnte wohl die Forderung gezählt werden, daß abgeblendete Lichter zu ihrer vollen Wirkung verstärkt werden sollen, was also ermöglicht, den Gefahren einer eventuell drohenden Überraschung von seiten der Handelsschiffe vorzubeugen. Ferner ist zu beachten, daß in den allgemeinen Bestimmungen des Seekriegsrechts wie auch in der in Deutschland geltenden Prisenordnung vorgesehen ist, daß Handelsschiffe nicht versenkt werden dürfen, bevor sie untersucht und aufgebracht worden sind, vorausgesetzt jedoch, daß sie sich nicht der Untersuchung widersetzen, entweder durch Gebrauch von Gewalt oder durch Versuch zur Flucht. Als Fluchtversuch darf aber nicht das Zickzackfahren oder die Kursänderung eines Handelsschiffes, das dem Kriegsschiff eines Kriegführenden noch nicht begegnet ist, betrachtet werden.

Was schließlich das Recht der Handelsschiffe betrifft, ihre Funkeinrichtung zu benutzen, so ist auch die finnische Regierung der Ansicht, daß die Kriegsschiffe und die Militärflugzeuge einer kriegführenden Macht beim Begegnen eines Handelsschiffes diesem die Anweisung erteilen können, sich vom Absenden von Funkmitteilungen so lange abzuhalten, als das Handelsschiff sich in der Nähe des Kriegsschiffs oder des Militärflugzeugs befindet. Einer derartigen Anweisung muß auch Folge geleistet werden. Ohne ausdrücklich dazu aufgefordert zu werden, ist aber ein Handelsschiff nicht verpflichtet, seine Funkeinrichtung zu schließen, wennoch in diesem Falle auch das Absenden von militärischen Mitteilungen, die die Kriegführenden betreffen, nicht gestattet ist.

13.

Note der irischen Gesandtschaft in Berlin vom 3. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt in Erwiderung auf die Note der deutschen Gesandtschaft in Dublin vom 22. Oktober 1939[1]) betreffend die Warnung neutraler Staatsangehöriger vor Fahrten auf britischen und französischen Schiffen[2]).

(Übersetzung.)

Die irische Gesandtschaft beehrt sich, in folgender Angelegenheit an das Auswärtige Amt heranzutreten:

Der deutsche a. o. Gesandte und bev. Minister in Dublin hat bei der irischen Regierung eine Note überreicht, in welcher irische Staatsangehörige gewarnt werden, britische und französische Schiffe zu benutzen.

Die irische Regierung wird dringend vorstellig, den Passagierverkehr zwischen Irland und Großbritannien auszuschließen, und zwar:

1. weil zwischen England und Irland praktisch keine andere Verkehrsmöglichkeit besteht als diejenige auf britischen Schiffen,

2. weil gegen das Versenken von Passagierdampfern energisch Protest erhoben werden würde und die Aufrechterhaltung der irischen Neutralität dadurch in Gefahr geraten würde,

3. weil solche Aktion im scharfen Gegensatz zu der von der deutschen Regierung zugesagten Stellungnahme stehen würde, nämlich, daß bei Aufrechterhaltung der irischen Neutralität die normalen Verbindungen nach Möglichkeit nicht gestört würden.

Die irische Gesandtschaft wäre dem Auswärtigen Amt für eine möglichst schnelle Erwiderung zur Weitergabe nach Irland dankbar.

[1]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 22. Oktober 1939 oben Nr. 9.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0025

14.

Note des amerikanischen Staatssekretärs vom 6. Oktober 1939 an den deutschen Geschäftsträger in Washington in Erwiderung auf dessen Note vom 30. September 1939[1]) betreffend das Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um England und Frankreich[2]).

I acknowledge receipt of Your note under date of september 30 concerning precautionary measures which You suggest neutral shipping should adopt for its own protection in certain areas. Prior to receiving the note under reference the government of the United States has already taken careful and detailed measures directing captains of American merchant ships to avoid suspicious conduct. The specific character of such measures would seem to preclude the possibility that the nationality and neutral character of any American vessel could be misapprehended by naval officers exercising ordinary care. I further call to Your attention that American merchant ships are forbidden by law to carry armament.

Accordingly the government of the United States feels entitled to expect that especial care will be used by the belligerent Governments to respect the neutral rights of its vessels and nationals and will maintain all such rights in the event of violation.

15.

Note des amerikanischen Staatssekretärs vom 1. November 1939 an den deutschen Geschäftsträger in Washington in Erwiderung auf dessen Note vom 19. Oktober 1939[3]) betreffend das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen[4]).

I acknowledge the receipt of your note of October 19, 1939 notifying me by direction of your Government that British or French convoys will be attacked by German combat forces and that such action will be directed not only against escorting ships but also without distinction against all escorted ships, and inviting attention to a statement that all neutral merchant ships which run at night without showing lights expose themselves to confusion with belligerent war or auxiliary vessels and consequently to danger of destruction.

With regard to the statement concerning precautionary measures by neutral merchant ships adverted to in your note under reference, I refer to my acknowledgment dated October 6, 1939 of your communication of September 30, 1939 on this subject; and I am confident that you are aware of the fact that the Government of the United States reserves, with respect to ships of American nationality, all of their rights under recognized rules of international law.

16.

Note des brasilianischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 30. Oktober 1939 an den deutschen Botschafter in Rio de Janeiro in Erwiderung auf dessen Note vom 19. Oktober 1939[5]) betreffend das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen[6]).

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, den Empfang der Note vom 19. d. M. — ohne Nummer — zu bestätigen, mit der Ew. Excellenz mir im Auftrage der Regierung des Deutschen Reiches mitteilte, daß die Behauptung der englischen Regierung unrichtig sei, wonach die Begleitung der neutralen Handelsschiffe durch französische und englische Kriegsschiffe den betreffenden neutralen Schiffen größere Sicherheit verleihe, ohne daß sie deshalb eine Neutralitätsverletzung darstelle.

---

[1]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 29. September 1939 oben Nr. 7.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 19. Oktober 1939 oben Nr. 8.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.
[5]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 19. Oktober 1939 oben Nr. 8.
[6]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0026

H1572 – 0027

2. Ew. Excellenz versichert in der genannten Note, daß die französischen und englischen Begleitschiffe von den deutschen Kriegsschiffen bekämpft werden würden und daß sich das deutsche Vorgehen nicht nur gegen die erwähnten Begleitschiffe, sondern auch ohne Unterschied gegen alle von ihnen begleiteten Schiffe richten würde.

3. Ew. Excellenz bemerkt ferner, daß dieses Verfahren den allgemein anerkannten Vorschriften des Seekrieges entspreche.

4. Weiter teilt mir Ew. Excellenz im Auftrag Ihrer Regierung mit, die Pflicht zu haben, die brasilianische Regierung erneut darauf hinzuweisen, daß sich die neutralen Handelsschiffe, einschl. der Passagierdampfer, die nachts mit gelöschten Lichtern fahren, der Gefahr aussetzen, mit feindlichen Kriegsschiffen verwechselt und infolgedessen vernichtet zu werden.

5. In Antwort hierauf liegt es mir ob, Ew. Excellenz zu erklären, daß die brasilianische Regierung die erforderlichen Vorbehalte für alle Schäden macht, die ihren rechtmäßigen Interessen durch die Anwendung der oben erwähnten Maßnahmen entstehen können.

17.

Note des venezolanischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 28. Oktober 1939 an den deutschen Gesandten in Cáracas in Erwiderung auf dessen Noten vom 30. September und 19. und 23. Oktober 1939[1]) betreffend das Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um England und Frankreich sowie das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen und die Fahrten neutraler Staatsangehöriger auf britischen und französischen Schiffen[2]).

Ich beehre mich, mich nochmals auf Ihre gefällige Note Nr. 0697 Pol. 3b vom 30. September d. J. zu beziehen und Euer Excellenz den Empfang Ihrer Noten Nr. 0941 Pol. 3b und 0970 Pol. 3b vom 19. und 23. d. M. zu bestätigen.

Bei der Beantwortung der gefälligen Note Euer Excellenz behalte ich mir im Namen meiner Regierung in vollem Umfange die Rechte unseres Landes als neutralen Staates gegenüber Methoden vor, deren praktische Anwendung wesentliche Grundsätze und Vertragsbestimmungen des internationalen Rechtes, die das neutrale Eigentum gewährleisten und vor allem solche verletzen würde, die das menschliche Leben im Seekrieg schützen.

18.

Bericht des deutschen Botschafters in Tokio vom 7. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über den deutsch-japanischen Notenwechsel betreffend das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen und die Fahrten neutraler Staatsangehöriger auf britischen und französischen Schiffen[3]).

Den Inhalt der nebenbezeichneten Weisungen[4]) habe ich durch zwei an den japanischen Außenminister gerichtete Noten vom 20. und vom 24. Oktober zur Kenntnis der japanischen Regierung gebracht. Der Außenminister hat mir darauf mit zwei Noten vom 10. November geantwortet. Diese Noten beschränkten sich auf eine Empfangsbestätigung sowie auf die Mitteilung, die japanische Regierung behalte sich Schadensersatzansprüche gegen die Reichsregierung vor, wenn japanische Staatsangehörige oder Schiffe durch die in den nebenbezeichneten

[1]) Zum Inhalt dieser Noten siehe Drahterlaß vom 29. September 1939 oben Nr. 7, vom 19. Oktober 1939 oben Nr. 8 und vom 22. Oktober 1939 oben Nr. 9.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Siehe Drahterlasse vom 19. und 22. Oktober 1939 oben Nr. 8 und 9.

Weisungen genannten deutschen Seekriegsmaßnahmen zu Schaden kommen sollten. Bei dieser offenbar ungenügenden Stellungnahme der hiesigen Regierung habe ich es nicht bewenden lassen. Ich habe die Angelegenheit in einer längeren Unterredung mit dem Vizeaußenminister zur Sprache gebracht und den deutschen Rechtsstandpunkt ausführlich dargelegt. Ich habe darauf hingewiesen, daß die Antwort der japanischen Regierung, die sich Schadensersatzansprüche gegen das Reich vorbehalte, den Eindruck erwecken könne, als ob sie bestreiten wolle, daß der deutsche Standpunkt mit dem Völkerrecht im Einklang stehe. Ich habe besonders betont, daß das Benutzen des Geleits von Kriegsschiffen einer kriegführenden Macht durch neutrale Handelsschiffe neutralitätswidrig ist und daß deutsche Kriegsschiffe nach dem Völkerrecht berechtigt sind, derartige Geleitzüge ohne Rücksicht auf die Nationalität der geleiteten Handelsschiffe anzugreifen. Aus diesem Grunde könne kein Schadensersatzanspruch anerkannt werden, falls neutrale Schiffe, die englisches oder französisches Geleit benutzen, durch deutsche Maßnahmen zu Schaden kommen.

Zum Inhalt der nebenbezeichneten Weisung vom 22. Oktober habe ich angeführt, daß Schadensersatzansprüche der japanischen Regierung jedenfalls dann nicht anerkannt werden können, wenn japanische Staatsangehörige, die auf englischen oder französischen Schiffen reisen, infolge eines völkerrechtswidrigen Verhaltens dieser Schiffe gegen deutsche Kriegsschiffe zu Schaden kommen. Ich habe mein Bedauern darüber geäußert, daß die japanische Note keine Mitteilung darüber enthalte, welche Maßnahmen die japanische Regierung getroffen habe, um ihre Staatsangehörigen vor dem Benutzen englischer oder französischer Schiffe im Hinblick auf die damit verbundenen Gefahren zu warnen. Ich habe unter Anführung von Beispielen besonders hervorgehoben, daß diese Tatsache im Gegensatz zu der Haltung steht, die die Reichsregierung regelmäßig einnahm, wenn die japanische Regierung auf bestimmte Gefahren hinwies, die infolge japanischer militärischer Maßnahmen für Leben, Sicherheit und Eigentum deutscher Staatsangehöriger in China erwachsen konnten. Wenn die japanische Regierung in solchen Fällen die Reichsregierung bat, den deutschen Staatsangehörigen in China ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, um solche Gefahren zu verhüten, hat die Reichsregierung sich stets bemüht, den japanischen Wünschen zu entsprechen.

Der Vizeaußenminister sagte mir erneute Prüfung und weitere Stellungnahme zu . . .

19.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 24. November 1939 an die deutschen Missionen im Ausland betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britischen Inseln und an der französischen Küste[1]).

Bitte dortiger Regierung folgendes mitteilen:

Seit der am (Datum dort einsetzen) ausgesprochenen Warnung, Benutzung englischer und französischer Schiffe, sind nachstehende zwei neue Tatsachen zu verzeichnen:

a) Vereinigte Staaten haben ihren Schiffen Befahren genau abgegrenzten Gebiets verboten.

b) Zahlreiche feindliche Handelsschiffe sind bewaffnet worden.

Es ist bekannt, daß diese bewaffneten Schiffe Weisung haben, Waffen auch aggressiv zu verwenden und U-Boote zu rammen. Diese beiden neuen Tatsachen geben Reichsregierung Anlaß, erneut und verstärkt zu warnen, daß im Hinblick auf die mit allen Mitteln moderner Kriegstechnik geführten und sich häufenden Kampfhandlungen in Gewässern rund um britische Inseln und in der Nähe der französischen Küste dort Sicherheit für neutrale Schiffahrt nicht mehr als gegeben angesehen werden kann.

Deutsche Regierung empfiehlt daher dringend, für die Überquerung Nordsee den Weg südlich und östlich des deutschen Warngebietes zu wählen.

Im Interesse weiterer Aufrechterhaltung friedlichen Schiffsverkehrs neutraler Staaten und um Verluste an Leben und Eigentum Neutraler vorzubeugen, sieht sich Reichsregierung ferner veranlaßt, gesetzgeberische Maßnahmen nach dem Vorbild der Regierung der Vereinigten Staaten dringend zu empfehlen, die in Voraussicht der Gefahren des modernen Seekrieges ihren Schiffen das Befahren eines genau abgegrenzten Gebiets untersagt hat, in dem nach Worten Präsidenten Vereinigter Staaten derzeitige Kriegshandlungen den Verkehr amerikanischer Schiffe gefährdet erscheinen lassen.

Reichsregierung muß darauf aufmerksam machen, daß sie Verantwortung für Folgen ablehnt, die entstehen, wenn Warnung und Empfehlung nicht befolgt werden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0028

20.

Note des norwegiſchen Außenminiſteriums vom 8. Dezember 1939 an die deutſche Geſandtſchaft in Oslo in Erwiderung auf deren Noten vom 25. November und 4. Dezember 1939[1]) betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britiſchen Inſeln und an der franzöſiſchen Küſte[2]).

(Übersetzung.)

Unter Bezugnahme auf die Verbalnoten der deutschen Gesandtschaft vom 25. v. M. und 4. d. M. beehrt sich das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Gesandtschaft mitzuteilen, daß das Ministerium es nicht versäumt hat, die interessierten Organisationen über den Inhalt dieser Noten zu unterrichten, ohne daß jedoch das Ministerium dadurch glaubte, den genannten Organisationen irgendeinen Rat zu geben.

Die norwegische Regierung glaubt nicht, daß sie mit Rücksicht auf ihre Neutralitätspolitik Grund hat, eine Regelung vorzuschlagen darüber, inwieweit es norwegischen Schiffen verboten wird, in den Fahrwassern um die britischen Inseln und an der französischen Küste zu fahren.

Weiterhin möchte die norwegische Regierung darauf aufmerksam machen, daß es praktisch den norwegischen Schiffen nicht möglich sein dürfte, bei ihrer Fahrt über die Nordsee einer Route südlich oder östlich der von der deutschen Regierung bekanntgegebenen Minenfelder in der Ostsee und der Deutschen Bucht zu folgen, wie in den Noten der Gesandtschaft angedeutet.

Schließlich muß die norwegische Regierung bemerken, daß sie nicht anerkennen kann, daß ein Staat durch eine bloße und nackte Erklärung die Verantwortung für den Verlust von Menschenleben und ökonomischen Schaden ablehnen kann, die aus den Maßnahmen seiner Kriegsmarine gegenüber den Schiffen oder Bürgern eines anderen Landes entstehen können. Die völkerrechtliche Verantwortung folgt den Maßnahmen selbst, und ausschlaggebend ist, ob diese im Einklang mit den Regeln des Völkerrechts für die Kriegführung stehen.

21.

Note des italieniſchen Miniſteriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 22. Dezember 1939 an die deutſche Botſchaft in Rom in Erwiderung auf deren Note vom 25. November 1939[3]) betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britiſchen Inſeln und an der franzöſiſchen Küſte[4]).

(Übersetzung.)

Das Kgl. Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten beehrt sich, der deutschen Botschaft in Erwiderung der Verbalnote vom 25. November 1939 Nr. 9367/39 folgendes mitzuteilen:

Wie der Reichsregierung bekannt ist, beruht die Haltung der faschistischen Regierung in Sachen der Seeschiffahrt seit jeher auf dem Grundsatz, der eigenen Handelsmarine die größtmögliche Handelsfreiheit zu sichern.

Diese Richtlinie, die kürzlich wiederum auch im Verlauf der Beratungen des Faschistischen Großrats bestätigt wurde, gründet sich auf den lebenswichtigen Interessen der Nation, die gezwungen ist, sich auf dem Seewege mit Rohstoffen zu versorgen, und entspricht ihrer politischen Einstellung als Nichtkriegführende, die sich grundsätzlich von derjenigen der neutralen Länder unterscheidet.

Mit Rücksicht auf die vorstehenden Darlegungen ist das Königliche Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Ansicht, daß der Inhalt der Mitteilung der deutschen Botschaft in ihrer Note vom 25. November d. J. sich nicht speziell auf Italien beziehen kann, welches sich nicht in der Lage eines neutralen Landes befindet, sondern vielmehr, wie der Wortlaut und der Zweck der Mitteilung erkennen lassen, auf Länder, die ihre eigene Neutralität erklärt haben.

In Anbetracht der italienischen Haltung erscheint es nicht zulässig, auf die von den Vereinigten Staaten von Amerika erlassenen gesetzlichen Bestimmungen Bezug zu nehmen, die ihren Schiffen das Befahren bestimmter Seegebiete verbieten. Dieses Verbot entspricht nicht nur dem amerikanischen Neutralitätsgesetz, ist vielmehr abgestellt auf die besonderen Interessen dieses Landes mit Rücksicht auf seine geographische Lage, seine wirtschaftlichen Quellen und die Art seines Verkehrs mit Europa. Demzufolge haben die Vereinigten Staaten von Amerika, für die nicht, wie für Italien, die Lebensnotwendigkeit besteht, unentbehrliche Rohstoffe aus den Ländern Nordeuropas zu beziehen, den Grundsatz des „cash-and-carry" angewandt, der ihnen erlaubt, ohne Risiko für die eigene Schiffahrt ihren Export nach England und nach Frankreich in großem Umfang zu unterhalten und zu erweitern.

---

[1]) Zum Inhalt dieser Noten siehe Drahterlaß vom 24. November 1939 oben Nr. 19.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 24. November 1939 oben Nr. 19.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0029

Italien kann nicht, ohne seine Lebensinteressen zu verletzen, auf die Möglichkeit verzichten, den Seeverkehr mit allen Ländern durchzuführen, von welchen es die unentbehrliche Versorgung für seine Industrien erhält. Es genügt, in dieser Hinsicht auf die Bedeutung hinzuweisen, die Italien der Einfuhr der deutschen Kohle aus Rotterdam beimißt, eine Einfuhr, die unmöglich wäre, wenn Maßnahmen wie diejenigen der Vereinigten Staaten von Amerika angewandt würden. Auch darf das vordringliche Interesse Italiens nicht verschwiegen werden, den Umfang seiner Ausfuhr nicht zu vermindern, die, vor allem über das Clearing- und Kompensationssystem, die Versorgung mit Rohstoffen ermöglicht.

Was den Vorschlag betrifft, zum Durchfahren der Nordsee den Weg südlich und östlich des deutschen Warngebiets zu nehmen, so legt die Kgl. Regierung Wert darauf, auf die Betrachtungen hinzuweisen, die hierzu die zuständigen technischen Organe angestellt haben. Diese haben darauf hingewiesen, daß südlich und östlich bereits ein englisches Warngebiet besteht und daß die Modalitäten nicht klar sind, nach welchen die neutralen Schiffe, die von Süden kommen, die Nordsee erreichen können, ohne vorher die Gewässer zu passieren, die Großbritannien und Frankreich umgeben und welche die Verbalnote der Botschaft als gefährlich bezeichnet.

Aus allen diesen Erwägungen heraus kann die faschistische Regierung, auch wenn sie sich vergegenwärtigt, daß die Note an die Länder gerichtet ist, die ihre Politik auf das Prinzip der Neutralität gestellt haben, ihrerseits nicht Akt nehmen von dem Grundsatz, daß die deutsche Regierung jede Verantwortung ablehnt, wenn es nicht möglich wäre, den von ihr mit der Note vom 25. November d. J. gemachten Vorschlag anzunehmen. Vielmehr erhofft die Faschistische Regierung im Interesse eben der wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern, jede Erleichterung und jeden zweckmäßigen Hinweis im Interesse der Aufrechterhaltung ihres Seeverkehrs. In diesem Sinne ist sie bereit, sich über jedwede Modalität bezüglich der Sicherheitszonen zu unterhalten, die mit den Lebensinteressen ihres Seeverkehrs vereinbar ist.

H1572 – 0030

22.

Note des belgiſchen Miniſteriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 22. März 1940 an die deutſche Botſchaft in Brüſſel in Erwiderung auf deren Note vom 28. November 1939[1]) betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britiſchen Inſeln und an der franzöſiſchen Küſte[2]).

Le Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur a l'honneur d'accuser réception a l'Ambassade d'Allemagne de Sa Note Verbale A 1819 du 28 novembre dernier.

Par cette communication, l'Ambassade faisait savoir notamment que le Gouvernement du Reich renouvelait, en y insistant, l'avertissement qu'en présence des actes de guerre accomplis par tous les moyens de la technique militaire moderne et qui se multiplient dans les eaux entourant les Iles britanniques et avoisinant la côte francaise, la navigation neutre ne peut plus être considérée comme étant en sûreté dans les dites eaux; le Gouvernement allemand recommandait instamment en conséquence aux bateaux qui traversent la Mer du Nord, de passer au Sud et à l'Est de la zone à laquelle se rapporte l'avertissement donné par l'Allemagne.

L'Ambassade ajoutait qu'afin que les Etats neutres puissent poursuivre tranquillement leur trafic maritime et pour éviter des pertes de vies et de biens neutres, le Gouvernement du Reich se voyait contraint en outre de recommander vivement l'adoption de mesures législatives, à l'exemple de ce qui a été fait par le Gouvernement des Etats-Unis, qui, en considération des dangers de la guerre navale moderne, a interdit à ses bateaux une zone nettement délimitée, ou les bateaux americains seraient en danger. Le Gouvernement du Reich tenait à faire observer qu'il déclinait la responsabilité des suites de la non-observation de cet avertissement et de cette recommendation.

L'Ambassade voudra bien remarquer que l'avertissement qui se rapporte à la zone dont il est question ci-dessus ne figure pas dans le texte de Ses Notes Verbales antérieures A 1325 du 30 septembre, A 1515 du 20 octobre et A 1544 du 24 octobre 1939.

Le texte de la Note Verbale A 1819 ne précise pas la portée des recommendations faites au sujet de la navigation marchande neutre dans les eaux voisines du théâtre de la guerre; des renseignements détaillés seraient pourtant nécessaire pour permettre au Gouvernement du Roi d'apprécier quelle suite peut être donnée à cette note.

Le Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur serait donc obligé à l'Ambassade d'Allemagne de vouloir bien lui indiquer avec précision l'étendue et les limites de la zone au Sud et à l'Est de laquelle il est instamment recommandé par le Gouvernement du Reich aux navires en provenance de l'Escaut Occidental ou de ports de la côte belge qui traversent la Mer du Nord, de passer pour gagner la haute mer.

[1]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 24. November 1939 oben Nr. 19.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0031

Le Gouvernement belge croit au surplus devoir dès a présent formuler certaines réserves quant à la situation qui est ainsi créée à la flotte marchande belge, en raison d'un état de choses dont il n'est en rien responsable et qu'il a tout fait pour éviter.

Il ne paraît pas possible, à premier examen, de donner suite à la recommendation faite par le Gouvernement du Reich au Gouvernement du Roi, d'interdire aux navires de commerce belges, par des mesures législatives, à l'exemple de ce qui a été fait par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, la circulation dans les eaux maritimes exposées aux dangers de la guerre navale moderne.

La situation géographique de la Belgique et de ses ports maritimes ne lui laisse pas, en effet, comme à d'autres pays neutres, le choix entre des zones déclarées dangereuses par les belligérants et des zones dans lesquelles peut être considérée en sécurité la navigation pacifique des navires qui, sous pavillon belge, assurent le ravitaillement de la population du Royaume.

Il n'est pas possible à un navire belge à destination d'un port de la colonie du Congo, de la Méditerranée ou des trois Amériques, d'eviter complètement les zones dangereuses pour passer de la Mer du Nord et de la Manche dans l'Atlantique.

D'autre part, conformément aux principes du droit des gens, le Gouvernement du Reich a reconnu, dès le début des hostilités, le droit indiscutable pour les Etats neutres, de maintenir, sauf pour ce qui concerne la contrebande, leurs relations commerciales avec les autres Etats, y compris ceux qui sont en guerre avec l'Allemagne.

La Belgique est fondée à continuer à entretenir avec le Royaume-Uni des échanges commerciaux par mer, de même qu'elle s'efforce de maintenir avec le Reich des échanges commerciaux aussi actifs que possible.

Parmi ces relations, la ligne qui relie Ostende â l'Angleterre par des bâtiments qui sont la propriété de l'Etat belge, a été maintenue bien qu'en exploitation considérablement réduite eu égard à la diminution du nombre des passagers à transporter. Les navires de cette ligne sont appelés à naviguer dans les eaux territoriales de deux des Etats belligérants ainsi qu'en pleine mer, exposés de part et d'autre à tous les dangers de la guerre moderne. Seule d'indication précise d'une zone neutre peut leur donner les garanties de sécurité auxquelles ils peuvent prétendre.

Le Gouvernement du Roi croit enfin devoir faire valoir que, d'aprés le droit des gens, seule la sphère d'action immédiate des opérations militaires des belligérents peut constituer une zone de guerre et qu'en assimilant à une telle zone une région aussi vaste que les eaux entourant les Iles britanniques et avoisinant la côte francaise, on porterait une grave atteinte au principe fondamental de la liberté des mers, principe reconnu par toutes les nations du globe.[1])

23.

Note des venezolanischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom November 1939 an den deutschen Gesandten in Cáracas in Erwiderung auf dessen Note vom 25. November 1939[2]) betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britischen Inseln und an der französischen Küste[3]).

(Übersetzung.)

Ich bestätige den Empfang der Note Pol. 3b vom 25. d. M., in der die Reichsregierung die venezolanische Regierung von den Gefahren für die Schiffahrt in einer unbestimmten Zone um die britischen Inseln und an der Küste Frankreichs in Kenntnis setzt, einen Weg für den neutralen Schiffsverkehr festsetzt, die Durchführung gesetzgeberischer Maßnahmen zur Beschränkung und Verhinderung des Verkehrs venezolanischer Schiffe und Staatsangehöriger innerhalb der in der Note bezeichneten Zone empfiehlt und schließlich betont, daß die Reichsregierung sich nicht für die Folgen der Nichtbeachtung der Warnung für verantwortlich hält.

Venezuela besitzt keine nationalen Schiffe, die der transatlantischen Schiffahrt dienen, und es besteht kein Anlaß, gesetzgebende Maßnahmen entsprechend denjenigen anderer Länder, auf die sich Ihre Note bezieht, in Betracht zu ziehen.

Was venezolanische Staatsangehörige anbelangt, die sich an Bord von Schiffen befinden, die die in Ihrer Note bezeichnete Zone durchfahren, so zweifelt meine Regierung nicht, daß die Kriegführenden die in Kraft befindlichen Regeln und Abmachungen, die Grundsätze des internationalen Rechts und die Pflichten der Menschlichkeit beachten, die das menschliche Leben und das neutrale Eigentum im Seekriege schützen.

[1]) In Erwiderung auf die belgische Note hat die deutsche Botschaft in Brüssel auf die deutschen Minenwarngebietserklärungen verwiesen.
[2]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 24. November 1939 oben Nr. 19.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

24.

Bericht des deutschen Botschafters in Tokio vom 9. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über die japanische Haltung zu der deutschen Warnung betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britischen Inseln und an der französischen Küste[1]).

Ich habe den Inhalt des vorstehenden Drahterlasses[2]) mit einer Note an den Außenminister der hiesigen Regierung notifiziert. Hierauf fragte das Außenministerium zunächst mündlich durch den Sachbearbeiter an, ob die Reichsregierung damit den Übergang zum unbeschränkten U-Boot- und Minenkrieg mitteilen wolle und die Seegebiete um England und Frankreich zum Kriegsgebiet erkläre. Ich habe beide Fragen verneinen lassen, wobei der Inhalt des inzwischen eingegangenen Drahterlasses Nr. 602 — RS 572 — vom 29. November weisungsgemäß ausführlich mündlich verwertet wurde. Nunmehr fragte der Direktor der Rechtsabteilung schriftlich an, ob die deutsche Minenwarnung in der Nordsee sich auf das angegebene Warngebiet beschränke (notifiziert gemäß Erlaß O. K. M. an den Marineattaché Nr. M Att 7989 vom 30. Oktober) oder sich darüber hinaus erstrecke. . . .

25.

Note des japanischen Außenministers vom 26. Dezember 1939 an den deutschen Botschafter in Tokio in Erwiderung auf dessen Note vom 28. November 1939[3]) betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britischen Inseln und an der französischen Küste[4]).

(Übersetzung.)

Auf diesem Weg beehre ich mich, Euerer Excellenz den Empfang Ihrer Note Pol. Nr. 79 vom 28. November ergebenst zu bestätigen. Ich habe von Ihrer Note Kenntnis genommen.

Die deutsche Reichsregierung empfiehlt der Kaiserlich Japanischen Regierung im Hinblick darauf, daß infolge der mit allen Mitteln moderner Kriegstechnik geführten und sich häufenden Kampfhandlungen in Gewässern rund um die britischen Inseln und in der Nähe der französischen Küste die Sicherheit für die neutrale Schiffahrt nicht mehr als gegeben angesehen werden kann, gesetzgeberische Maßnahmen nach Vorbild der amerikanischen Regierung dringend zu treffen, die den japanischen Schiffen das Befahren eines bestimmten Gebietes verbieten, um den friedlichen Schiffsverkehr japanischerseits fortgesetzt aufrechtzuerhalten und den Verlusten um Leben und Eigentum vorzubeugen. Die deutsche Reichsregierung lehnt die Verantwortung für Folgen ab, die entstehen, wenn diese Warnungen und Empfehlungen nicht befolgt werden.

Ferner habe ich von dem durch Ihre Note mitgeteilten deutschen Minenwarngebiet Kenntnis genommen.

Ich beehre mich, Euerer Excellenz die Stellungnahme der Kaiserlich Japanischen Regierung über diese Angelegenheit ergebenst wie folgt zu übermitteln.

Die Kaiserlich Japanische Regierung hat Ihre Note so verstanden, daß die japanischen Schiffe das durch Ihre Note mitgeteilte Minenwarngebiet auf eigene Gefahr zu befahren haben. Das Befahren des als Minenwarngebiet nicht angegebenen Gebietes durch japanische Schiffe muß keiner besonderen Gefahr ausgesetzt sein, wenn die kriegführenden Mächte das internationale Recht befolgen. Die Kaiserlich Japanische Regierung behält sich aber alle Rechte auf Ersatz von Schäden vor, die Zuwiderhandlungen gegen das internationale Recht durch eine der kriegführenden Mächte bei japanischen Staatsangehörigen und Schiffen entstehen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Drahterlaß vom 24. November 1939 siehe oben Nr. 19.
[3]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 24. November 1939 oben Nr. 19.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0032

26.

Note des thailändischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 8. Dezember 1939 an den deutschen Gesandten in Bangkok auf dessen Note vom 30. November 1939[1]) betreffend die Seekriegsgefahren im Seegebiet um die britischen Inseln und an der französischen Küste[2]).

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's letter of 30th November last communicating the information concerning the views of the Government of the German Reich regarding maritime traffic in the waters adjacent to the British Isles and the French Coast.

In reply, I have the honour to inform you that His Majesty's Government, while reserving all rights of this country and its nationals under international law, is of the opinion that, under present circumstances, no occasion for a precise definition of its views as yet arises.

[1]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 24. November 1939 oben Nr. 19.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0033

II. Großbritannien und Frankreich

27.

Erklärung der französischen und britischen Regierung vom 2. September 1939 über die Grundsätze der Kriegführung[1]).

The governments of France and the United Kingdom solemnly and publicly affirm their intention to conduct hostilities which may be imposed upon them with the firm desire to spare civil populations and to spare in every possible measure monuments of human civilization.

In this spirit they received with profound satisfaction President Roosevelt's appeal concerning air bombardments. They are entirely in sympathy with the humanitarian sentiments which inspired this appeal. They replied in perfect accord.

Moreover, they already have sent express instructions to the command of their armed forces in order that only strictly military objectives in the narrowest sense would be bombarded by air, by sea or by land artillery.

Concerning land artillery bombardments, objectives that do not present clearly defined military interest should be excluded, particularly large urban agglomerations outside the battle field, and even destruction of sections and buildings with interest to civilization should be avoided.

Concerning the use of naval forces, including submarines, the two governments pledge themselves strictly to rules formulated by a protocol in 1936 concerning submarines which was accepted by almost all civilized nations.

Moreover, they plan even to employ their air forces against commercial vessels at sea only in conforming to recognized rules applied to warships in the field of sea warfare.

Finally, the two allied governments again affirm their intention to abide by terms of the Protocol of Geneva of 1925, banning in case of war the use of asphyxiating or toxic gases and bacteriological warfare.

A request will be addressed to the German Government to know if it can give similar assurances.

It is understood that if an adversary does not observe certain restrictions to which the governments of France and Great Britain have agreed to give as a limitation to their armed forces, these governments reserve the right to any action which they consider appropriate.

28.

Erklärung des britischen Premierministers über die britische Blockade in seiner Rede im House of Commons vom 26. September 1939[2]).

Much play is made in German propaganda of the inclusion of foodstuffs in the category of conditional contraband and it is represented that we are thereby conducting an illegal and inhumane blockade. But in this respect a naval blockade is in no way different from a land siege and no one has ever suggested that a besieging commander should allow free rations to a besieged town.

29.

Mitteilung des japanischen Außenministeriums vom 6. Oktober 1939 über eine Erklärung der britischen Regierung zur Geltung der Londoner Deklaration[3]).

(Übersetzung.)

Die englische Regierung hat auf japanische Sondierung, ob sie die Londoner Erklärung als Grundlage für die Seekriegsgesetzgebung annehme, im wesentlichen folgende Antwort erteilt:

1. Die Londoner Erklärung ist für die englische Regierung in keiner Weise bindend. Sie ist nicht ratifiziert worden und daher auch nicht in Kraft getreten. Im letzten Kriege hat sie die englische Regierung zwar versuchsweise zum Teil vorübergehend aus rein freiwilligem Entschluß angewendet, jedoch die Notwendigkeit ihrer Aufhebung erkennen müssen. Sie hat nicht die Absicht, sie im gegenwärtigen Krieg in irgendeiner Form anzuwenden.

[1]) „The New York Times" vom 3. September 1939.
[2]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 351, Sp. 1237.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilungsblatt der Wirtschaftsabteilung des japanischen Außenministeriums vom 6. Oktober 1939).

H1572 – 0034

H1572 – 0035

Eine Reihe von Bestimmungen der genannten Erklärung ist im übrigen nur eine Wiederholung allgemein anerkannter Grundsätze des internationalen Rechts. Diese Grundsätze werden als Bestimmungen des internationalen Rechts angewendet, nicht jedoch als Teil der Londoner Erklärung.

2. Die englische Regierung wendet den Grundsatz der fortgesetzten Reise in derselben Weise und in demselben Umfang wie auf unbedingtes Banngut auch auf bedingtes an. Sie kann aus diesem Grunde keinerlei Unterschied zwischen beiden anerkennen.

3. Die englische Regierung hat bisher eine Blockade gegen Deutschland nicht verkündet; eine Blockade besteht daher nicht. Jedes neutrale Schiff kann daher, abgesehen von der direkt oder indirekt für Deutschland bestimmten Konterbande, nach oder von deutschen Häfen ungehindert Schiffahrt betreiben.

30.

Erklärung der britischen Gesandtschaft in Riga vom 6. März 1940 zu den Grundsätzen der deutschen Handelskriegführung[1]).

(Übersetzung.)

Die großbritannische Gesandtschaft in Riga erklärt in Kommentierung der Mitteilung der deutschen Gesandtschaft zu Riga, die am 1. März von der lettischen Presse gebracht worden war, folgendes:

1. Es ist die Pflicht der Neutralen, sich der legalen Durchführung der Rechte der Kriegführenden zu unterwerfen, und keine kriegführende Partei besitzt das Recht, über den Neutralen Klage zu führen, der dies tut.

2. Deutsche Kriegsschiffe können neutrale Schiffe anhalten und ihre Fracht prüfen, falls sie das vermögen. Das „Navicert" ist eine englische Maßnahme, und es ist nie verlangt worden, daß die deutsche Regierung sie respektiert. Es ist die Aufgabe dieser Maßnahme, der neutralen Schiffahrt zu helfen, das Anlaufen englischer Häfen zu vermeiden, und keineswegs ein Zwang für diese, englische Häfen anzulaufen. Dieses System wurde nur geschaffen, um den Neutralen zu helfen, einen legalen Handel mit minimalen Unbequemlichkeiten zu führen. Dieses System trägt keinen Zwangscharakter und diejenigen, die es nicht ausnutzen wollen, können stets die zweite Möglichkeit wählen, zu den Kontrollstützpunkten geleitet zu werden.

3. Die deutschen Maßnahmen haben sich nicht — wie das behauptet wird — mit der Feststellung des friedlichen Charakters der Schiffahrt begnügt. Zahlreiche Schiffe, insbesondere in letzter Zeit, sind ohne Warnung versenkt worden, und der holländische Dampfer „Burgerdijk" wurde zum Beispiel versenkt ungeachtet dessen, daß festgestellt war, daß er weder zu einem alliierten Hafen fuhr noch auch von einem solchen Hafen kam.

4. Die Deutschen haben wiederholt selbst ihre Prisenbestimmungen übertreten.

5. Die deutsche These, daß die Gewässer um die britischen Inseln für die Schiffahrt gefährlich seien, ist bereits entkräftet. Die These findet keine Begründung im internationalen Recht, und keinerlei Drohungen können die Deutschen von der Verpflichtung befreien, jedes angetroffene Handelsschiff, sowohl ein englisches als auch ein neutrales, der erforderlichen Anhalte- und Prüfungsprozedur zu unterwerfen. (Von 141 neutralen Schiffen, die bis zum 28. Februar versenkt worden sind, fuhren nur zwei im Convoi, und 1075 neutrale Schiffe schützte der Convoi erfolgreich). Die deutsche Regierung kann auf diesem Wege sich nicht der Verpflichtung entziehen, bestimmte Meereszonen mitzuteilen und genau zu definieren, die durch deutsche Minen gefährdet sein könnten.

6. Was die Versenkung neutraler Schiffe ohne Warnung anbetrifft, so können die Neutralen selbst am besten in dieser Sache urteilen.

7. Bezüglich der Verpflichtung der Deutschen, für die Sicherheit der Besatzungen der versenkten Schiffe zu sorgen, wird die deutsche Behauptung überzeugend durch die mehr als 800 neutralen Seeleute entkräftet, die ihr Leben gelassen haben. Unter diesen befanden sich zum Beispiel die Mitglieder der Besatzung des holländischen Tankschiffes „Sliedrecht", die inmitten des Atlantischen Ozeans in stürmischer Zeit in Booten ihrem Schicksal überlassen wurden.

8. Die Nichtgeltendmachung eines Widerstandes gegen die legale Ausnutzung der Rechte einer kriegführenden Macht durch die Neutralen gibt der anderen kriegführenden Macht absolut kein Recht zur Klage.

31.

Erklärung des Ersten Lords der britischen Admiralität über die britische U-Boot-Kriegführung in seiner Rede im House of Commons vom 8. Mai 1940[2]).

Therefore we limited our operations in the Skagerrak to the submarines. In order to make this work as effective as possible, the usual restrictions which we have imposed on the actions of our submarines were relaxed. As I told the House, all German ships by day and all ships by night were to be sunk as opportunity served.

[1]) DNB. (Ausland) vom 6. März 1940.
[2]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 360, Sp. 1353.

III. Stellungnahme von Neutralen

32.

Beschluß der Konferenz der Außenminister der Amerikanischen Republiken in Panama vom 3. Oktober 1939 über einen Aufruf an die Kriegführenden zu humaner Kriegführung[1]).

HUMANIZATION OF WAR.

WHEREAS:

The American nations have unanimously condemned war as a means of settling international controversies;

These states have adhered to non-American pacts and have signed agreements in the various International Conferences of American States with a view to mitigating the unnecessary horrors of war and prescribing the methods by which they are occasioned; and

The peoples of the American Republics have given traditional proof of their humanitarian feelings, lending effective aid to the victims of war and disaster,

The Meeting of the Foreign Ministers of the American Republics

Resolves

1. To make a fervent appeal to the European countries now in conflict to arrive at a settlement of their controversies through pacific means, on the essential basis of justice and law and not on the dictates of force; and that they abstain from:

(a) The use of poisonous gases and other chemical methods of warfare which produce irreparable and permanent injuries;

(b) Bombarding open cities, objects and places without military value, whether from land, sea or air;

(c) Employing inflammable liquids;

(d) Poisoning waters and disseminating bacteria;

(e) Employing offensive weapons which increase the suffering of the wounded;

(f) Imposing unnecessarily rigorous measures upon civilian populations;

(g) Sinking merchant vessels without having first placed the passengers, crew and ship's papers in a place of safety.

2. To condemn in all armed conflict the unrestricted application of measures causing unnecessary and inhuman suffering in injuring the enemy.

3. To express the hope that the National Red Cross Societies in the American Republics broaden the scope of their humanitarian work for the relief of the victims of the present European war, and that the Governments lend every faculty and support to their respective Red Cross Societies in carrying forward this work.

33.

Warnung des amerikanischen Staatssekretärs vom 4. Oktober 1939 an die amerikanische Handelsschiffahrt vor den Seekriegsgefahren in den an die kriegführenden Staaten grenzenden Gewässern[2]).

Information reaching the Government of the United States indicates the probability that there may be intensification of warfare on merchant shipping in Atlantic and Baltic waters adjacent to European belligerent shores.

---

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939) S. 328 f.
[2]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939) S. 343.

H1572 – 0036

The Government of the United States does not recognize the legality of unrestricted interference with American ships and commerce. Nevertheless, under the special circumstances at present, it is believed advisable to warn all American merchant ships, except American passenger ships which do not carry cargoes to belligerents and are engaged in bringing home Americans from European countries, of the special danger incurred in entering such waters.

H1572 – 0037

34.

Amtliche Verlautbarung der Konferenz der dänischen, schwedischen und norwegischen Außenminister in Kopenhagen vom 25. Februar 1940 über deren Stellungnahme gegen die Seekriegführung Deutschlands und der Alliierten (Auszug)[1]).

Die Außenminister waren einig darüber, gegen die völkerrechtswidrige Seekriegführung ernsthaften Einspruch zu erheben und sie abzuwehren. Diese Seekriegführung verursacht sowohl an Menschenleben wie an wirtschaftlichen Werten große Verluste für die neutralen Staaten, wenn ihre Schiffe fahren, um den rechtmäßigen und notwendigen Handel dieser Staaten aufrechtzuerhalten. Sie waren darüber einig, daß ihre Regierungen einander bei der Verhandlung über diese Fragen mit den Kriegführenden unterstützen müssen.

35.

Erklärung des norwegischen Außenministers vom 29. Februar 1940 im norwegischen Storting über die Seekriegführung Deutschlands und der Alliierten in der Auswirkung auf Norwegen[2]).

(Übersetzung.)

Ich will zunächst eine tatsächliche Mitteilung machen über die Kriegsverluste, die Norwegen im gegenwärtigen Krieg erlitten hat. Diese Versenkungen zeigen uns, welche Verluste die Seekriegführung, die jetzt angewandt wird, unserer friedlichen norwegischen Schiffahrt zugefügt hat. Ich habe bereits eine kleine Übersicht darüber gegeben gelegentlich der Thronrede-Debatte am 19. Januar d. J., und ich legte dar, was die Regierung bis dahin hinsichtlich dieser Dinge unternommen hatte. Seitdem sind leider neue Verluste hinzugekommen. So hat nun Norwegen bis jetzt 50 Schiffe von insgesamt 110 000 BRT. verloren, d. h. ca. 2,3 % unserer ganzen Handelsflotte. Diese Unglücke haben 350 norwegischen Seeleuten und Passagieren das Leben gekostet. Von diesen Schiffsverlusten ist bewiesen, daß 9 Schiffe von deutschen U-Booten torpediert oder durch deutsche Machtanwendung auf andere Weise versenkt worden sind, 8 Schiffe werden vermißt, von welchen wir keine Mitteilung haben, und von dem größten Teil der anderen 33 Schiffe wissen wir, daß sie durch Minensprengung untergegangen sind, aber von einigen können wir wohl annehmen, daß sie versenkt worden sind, wenn wir auch dieses nicht ganz sicher behaupten können.

Gleichzeitig aber, bei Bekanntgabe dieser Zahlen, will ich gern aufs neue von dieser Stelle die norwegische Presse ersuchen: Schreibt nicht allzu leichtsinnig über „Torpedierungen", solange man nicht sicher weiß, was die Ursache des Schiffsverlustes war. So etwas dient nur dazu, die Volksmeinung irrezuleiten. Ich weiß, daß einzelne ausländische Blätter sich sehr eilen, jeden Schiffsverlust, sobald er bekannt wird, als Torpedierung festzustellen. Aber wir müssen dieses nur zu gut verstehen, daß es nur der Propaganda dienen soll. Hierzulande sollten wir diese Propaganda nicht mitmachen, denn wir sind neutral. Es ist schlimm genug, daß wir so viele, wie neun Fälle aufzeigen können, wo die Schiffe durch Torpedierung oder Beschießung versenkt worden sind, aber wir sollten uns nicht daran beteiligen, alle Schiffsverluste als Torpedierung hinzustellen, wenn es der Wahrheit entsprechend nur eine kleine Minderzahl ist. Der Minenkrieg hat unserer Flotte die größten Verluste zugefügt, und ich will daher zunächst einige Worte hierüber sagen.

Von den Schiffen, welche durch Minensprengung verlorengegangen sind, sind es bloß zwei, welche unglücklicherweise in ein Minenfeld geraten sind, welches im voraus bekanntgegeben war. Alle anderen sind in Gewässern gesunken, in denen keine Minenfelder bekanntgegeben worden waren. Wie ich in der Thronrede-Debatte erwähnte, sollen alle Minenfelder nach der Internationalen Konvention von 1907 bekanntgegeben werden, sobald es aus militärischen Gründen ratsam erscheint, und die Minen sollen so konstruiert sein, daß sie ungefährlich werden, wenn sie sich losreißen. Treibminen dürfen nur ausgelegt werden, wenn sie so konstruiert sind, daß sie spätestens eine Stunde, nachdem sie ausgelegt sind, unschädlich werden. Außerdem möchte ich erwähnen, daß es nicht erlaubt ist, Minen auszulegen, welche nur den Zweck haben sollen, die Handelsschiffahrt zu hindern. — Aber es ist wohl unmöglich zu beweisen, daß die Minen keinem militärischen Zweck dienen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

Nach alledem, was geschehen ist, zu urteilen, sind wir genötigt davon auszugehen, daß die kriegführenden Mächte nicht immer ihren Traktatverpflichtungen nachgekommen sind. Entweder haben sie Minenfelder ausgelegt, die nicht notifiziert worden sind — und die norwegische Marine glaubt, einige solcher Minengebiete in der Nordsee bestätigen zu können —, oder aber waren die Minen nicht so eingerichtet, daß sie unschädlich wurden, wenn sie sich losrissen. Es ist aber gewöhnlich ganz unmöglich festzustellen, woher solche Minen stammen. Beide Gegner beschuldigen einander! Und wenn man sich auch darüber klar sein könnte, wem man am meisten glauben soll, so wird doch der Fall immer so liegen, daß man eine evtl. Klage über einen rücksichtslosen Minenkrieg an alle kriegführenden Mächte richten müßte.

Die Frage einer gemeinsamen Vorstellung bei den kriegführenden Regierungen über den völkerrechtswidrigen Minenkrieg ist verschiedene Male zwischen den neutralen Staaten behandelt worden, aber Einigkeit über die Art des Vorgehens wurde nicht erzielt.

Zum letzten Male wurde diese Frage bei der Begegnung der nordischen Außenminister in Kopenhagen am letzten Sonntag besprochen, und wir einigten uns dahin, daß Norwegen, Dänemark und Schweden, jedes für sich, bei den Regierungen der kriegführenden Mächte vorstellig werden sollte, damit das Auslegen der Minen, das im Widerspruch zum internationalen Recht steht, aufhöre. Wir wollen dann jeder auf Grund seiner eigenen Erfahrungen die Frage behandeln, aber die Forderungen sollen und müssen dieselben sein. Der norwegische Entwurf zu solch einer Vorstellung wird nun im Außenministerium ausgearbeitet.

Dann komme ich jetzt zur Torpedierung oder anderen ähnlichen Versenkungen, und da muß ich zuerst feststellen, daß alle die Schiffe, die wir wissen, daß sie versenkt wurden, von deutschen U-Booten, Kriegsschiffen oder Bombenfliegern versenkt wurden.

In einigen Fällen haben wir Einwendungen gegen die Torpedierung nicht erheben können, weil diese nach den Regeln erfolgten, die vom internationalen Recht anerkannt sind. Dies waren Schiffe, die mit Kriegskonterbande nach England fuhren. Wenn man hier protestieren wollte, müßte man gegen die deutschen Konterbandebestimmungen protestieren, die die meisten der Waren als Konterbande bezeichnen. Aber dies ist eine besondere Frage, die ich nicht aufnehmen will.

In anderen Fällen können wir mit Überzeugung sagen, daß sie im Widerstreit mit dem Völkerrecht und den internationalen Abkommen versenkt wurden.

„Enid" aus Trondheim wurde von einem deutschen U-Boot am 17. Januar vor der Nordspitze von Shetland, auf dem Wege von Norwegen nach Irland, versenkt. Irland ist, wie man weiß, neutral. Die Deutschen versenkten das Schiff ohne vorherige Warnung, während es dabei war, nach der Mannschaft eines englischen Schiffes zu suchen, das in nächster Nähe torpediert worden war. Die Mannschaft erzählt, daß die Deutschen auch noch schossen, so daß die Rettungsboote beinahe getroffen wurden.

Am 22. Januar wurde das Bergen-Boot „Songa" weit draußen im Atlantischen Ozean von einem deutschen U-Boot angehalten und torpediert. Die Mannschaft erhielt Zeit, um in die Rettungsboote zu gehen, konnte aber nicht das mitnehmen, was sie benötigte, Kleidung und Essen. Sie mußten sich fünf Tage in den Booten aufhalten, ehe sie gerettet wurden, und erlitten viel Schweres. Dieses verstößt gegen die internationalen Abkommen, die Mannschaft auf offenem Meere auf solche Weise sich selbst zu überlassen. Die Torpedierung war auch ungesetzlich, da die „Songa" auf der Fahrt zwischen neutralen Ländern war und keine Konterbande an Bord führte.

Der kleine Oslo-Dampfer „Tempo" wurde von deutschen Flugzeugen vor der Ostküste von Großbritannien am 3. Februar versenkt. Bei diesem Unglück kamen fünf Mann durch Umkippen eines Rettungsbootes ums Leben. Drei deutsche Flieger überflogen das Schiff, schossen mit Maschinengewehren und warfen Bomben ab. Nachdem die Leute in die Boote gegangen waren, kamen die Flugzeuge zurück und beschossen diese auch. — Von deutscher Seite wurde gesagt, daß „Tempo" in britischem Konvoi ging, aber das ist nicht richtig, das Schiff war vollkommen allein, als der Angriff erfolgte.

Wir haben dagegen bei der deutschen Regierung protestiert und forderten Erstattung für dieses Unglück, sobald wir voll ausreichende Zeugenaussagen hätten darüber, was geschehen ist — dieses war vor zwei bis drei Wochen —, aber wir haben bisher auf unsere Klage keine Antwort erhalten.

In den letzten Tagen haben wir weitere Meldungen erhalten, die besagen, daß norwegische Schiffe torpediert wurden. Es handelt sich um „Sangstad", „Steinstad" und „Nidarholm". Die beiden Erstgenannten waren auf dem Wege nach Norwegen, das eine mit Korn und das andere mit Erzladung, also, wenn es richtig ist, daß diese torpediert sind — und dies scheint für „Steinstad" seine Richtigkeit zu haben —, dann ist dies nicht in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht geschehen. „Nidarholm" war auf dem Wege nach England mit Baumwolle und Frucht, und Baumwolle wird als Konterbande angesehen. Es wird gefragt, ob die Versenkung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Völkerrechts erfolgte; aber darüber wissen wir bis jetzt noch nicht so viel, daß wir entscheiden könnten, ob wir die Angelegenheit mit der deutschen Regierung behandeln sollen.

Über ein Schiff, „Eika von Kragerö", erhielten wir die Meldung — und dies von der deutschen Regierung —, daß ein deutsches U-Boot das Schiff ohne Warnung am 29. Januar versenkt habe. Diese Mitteilung wurde mir von dem deutschen Gesandten in Oslo am 16. Februar gemacht. Was hier geschehen ist, ist eine grobe Verletzung des Völkerrechts, denn „Eika" war auf dem Heimwege nach Norwegen von Spanien mit Salz. 16 Mann kamen bei dieser Gelegenheit ums Leben, und nur zwei wurden gerettet und an Bord des U-Bootes genommen. In der vorliegenden Meldung des deutschen U-Boot-Kommandanten versucht dieser die Versenkung damit zu entschuldigen,

H1572 – 0038

daß die „Eika" keine deutlichen Nationalitätsabzeichen hatte, daß sie im Zickzack fuhr, und daß sie versuchte, das U-Boot zu rammen. Aber nach den uns von den beiden Geretteten zugegangenen Beweisen kann nichts von diesem zutreffen. Wir werden also auch diese Sache mit der deutschen Staatsleitung aufnehmen, wie wir es mit der „Enid", „Tempo" und „Songa" getan haben.

In zwei Fällen, in denen die Umstände des Kriegsverlustes Grund zu der Annahme geben, daß die Ursache in Torpedierung zu suchen sei, für die wir aber bisher keine ganz zuverlässigen Zeugenaussagen haben erhalten können, sind die Dokumente der deutschen Regierung mit der Bitte zugestellt worden, zu untersuchen, ob deutsche U-Boote infolge Irrtums die Schiffe versenkt haben. Es handelt sich um „Arne Kjöde", der am 12. November vorigen Jahres nordwestlich der Nokeninseln sank, und um „Brita", die am Westende des Kanals am 6. Dezember sank. Weiteres ist vorläufig in diesen Angelegenheiten nicht zu unternehmen, auch ist es noch zu früh, darauf Antwort von der deutschen Regierung zu erwarten.

Erst in den letzten sechs Wochen haben wir die völkerrechtswidrigen Torpedierungen oder Versenkungen gehabt. Im Anfang nahmen wir jeden einzelnen Fall auf, legten Protest ein und machten Forderungen auf Erstattung geltend, aber jetzt sind es ihrer so viele geworden, daß wir allen Grund haben, die ganze Frage im Zusammenhang aufzunehmen. Es kann genügen, Entschuldigung oder Schadensersatz für diese erfolgten Torpedierungen zu erhalten, aber weitaus wichtiger ist, den U-Boot-Krieg oder Bombenkrieg auf See anzuhalten, ehe er zu groß wird.

Es ist beabsichtigt, bei der deutschen Regierung baldigst vorstellig zu werden. Dieses wurde auf der letzten Konferenz der Außenminister in Kopenhagen beschlossen, und die nordischen Regierungen werden sich in dieser Angelegenheit gegenseitig unterstützen. Ich hoffe, daß andere neutrale Regierungen sich ebenfalls anschließen werden.

Wir haben auch mehr oder weniger offiziöse Äußerungen in den deutschen Zeitungen darüber gelesen, daß die beste Umgehung von Kriegsverlusten sei, es zu unterlassen, nach England zu fahren, und die Deutschen haben bekanntgegeben, daß das ganze Meer rund um die britischen Küsten ein „Gefahrengürtel" sei. Aber eine solche Bekanntmachung hat nichts mit dem Völkerrecht zu tun, und es würde ein ausgesprochen unneutrales Verhalten bedeuten, wenn die Regierung es den Schiffen untersagen würde, auf Fahrt nach England zu gehen. Außerdem ist es eine Lebensbedingung für Norwegen, seinen Handel mit England aufrechtzuerhalten — dem Land, mit dem wir von früher her unseren größten Handel betrieben haben. Wir können eine Schiffahrt nicht aufgeben, die ein Haupternährungszweig unseres Landes ist. Es ist meinungslos, uns mit derartigen Forderungen zu kommen.

Dann wird von deutscher Seite gesagt, daß wir uns selbst in Gefahr begeben, wenn wir unsere Schiffe zur Kontrolle in englische Häfen gehen lassen. Uns behagt diese Kontrolle nicht, und wir haben gesagt, daß wir diese als völkerrechtswidrig ansehen, wenn sie bei Schiffen angewendet wird, die in Fahrt von Norwegen nach anderen neutralen Ländern gehen. Die Kontrolle soll ja eine Konterbandenkontrolle sein, und es kann nicht die Rede von Konterbande sein, wenn es sich um Schiffe handelt, die in Fahrt von Norwegen nach anderen Ländern jenseits des Meeres gehen.

Wenn aber die Engländer unsere Schiffe zwingen, in die Kontrollhäfen einzulaufen, gibt dies den Deutschen nicht das Recht, unsere Schiffe zu versenken. Wir müssen freie Fahrt für gesetzlichen neutralen Handel fordern. Hier gibt es viele Fragen, die zu besprechen und zu entscheiden sind, und wie gesagt: sie werden schnellstens zur Verhandlung aufgenommen werden.

H1572 – 0039

36.

Note der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 8. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung neutraler Handelsschiffe durch deutsche Kriegsschiffe[1]).

Im Anschluß an die Eingaben, die von der Kgl. Norwegischen Regierung anläßlich der Versenkung der norwegischen Dampfer „Enid", „Songa" und „Tempo" durch die norwegische Gesandtschaft an das Auswärtige Amt eingereicht worden sind, ist die Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt mitzuteilen, daß die norwegische Regierung mit großer Sorge die Formen der Kriegführung betrachtet, die bei diesen Versenkungen sowie bei der Versenkung des Dampfers „Eika" und vielleicht auch bei anderen, später erfolgten Versenkungen zum Ausdruck gekommen sind. Die norwegische Regierung ist der Ansicht, daß dieselbe — auf Grund des Völkerrechts sowie auch zufolge der deutschen Prisenrechtsbestimmungen — das Recht hat, zu verlangen, daß neutrale Schiffe, die Zufuhren nach Norwegen bringen, Angriffen seitens der deutschen Kriegsstreitkräfte nicht ausgesetzt werden. Die norwegische Regierung findet, daß sie berechtigt ist, dieselbe Sicherung zu verlangen für norwegische Schiffe auf der Reise zwischen anderen neutralen Staaten oder auf der Reise nach einem gegenwärtig im Krieg mit Deutschland befindlichen Staat, solange die Schiffe keine Banngutware führen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

Die norwegische Regierung ist weiter der Ansicht, daß es keine völkerrechtliche Grundlage dafür gibt, daß deutsche Kriegsstreitkräfte neutrale Schiffe versenken, nur weil die Möglichkeit vorliegt, daß die Schiffe auf der Reise nach einem feindlichen Kontrollhafen gebracht werden können, solange es aus den Schiffspapieren hervorgeht, daß die Ladung norwegisches Eigentum ist.

Die norwegische Regierung geht davon aus, daß die Regierung des Deutschen Reichs den obenstehenden Betrachtungen grundsätzlich zustimmt; in Anbetracht der Versenkungen aber, die während der letzten Zeit erfolgt sind, hält es die norwegische Regierung für sehr wünschenswert, daß — sobald wie möglich — die diesbezüglichen Fragen zum Gegenstand von Erörterungen zwischen Vertretern der beiden Staaten gemacht werden, damit für die gesetzlich rechtmäßige norwegische Schiffahrt sowie für die künftigen Zufuhren Norwegens die größtmögliche Sicherheit erreicht werden könne.

Die Gesandtschaft beehrt sich deshalb, auftragsgemäß das Auswärtige Amt zu bitten, sobald wie möglich mitteilen zu wollen, inwieweit die Reichsregierung den Vorschlag betreffend norwegisch-deutsche Erörterungen über diese Fragen zustimmt; die Gesandtschaft wäre gleichzeitig für eine Mitteilung darüber dankbar, wo und wann diese Erörterungen nach der Ansicht des Auswärtigen Amtes eingeleitet werden können.

37.

Niederländischer Königlicher Erlaß vom 1. März 1940 betreffend die Sicherung der Schiffahrt gegen Seekriegsgefahren[1]).

(Übersetzung.)

Artikel 14.

(Pflichten des Kapitäns im Zusammenhang mit der Wahrung der Neutralität)

1. Der Kapitän, der von einem Kriegsschiff oder Militärflugzeug den Befehl zum Stoppen erhält, muß ihm sofort Folge leisten und gleichzeitig die Fahrt aus dem Schiff herausnehmen.

2. Es ist verboten, wenn ein Militärflugzeug oder Unterseeboot in Sicht ist, ohne Notwendigkeit den Kurs und / oder die Geschwindigkeit zu ändern. Zickzackfahren ist verboten.

3. Der Kapitän ist verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß weder in den Niederlanden noch auf See ausländische Flaggen gehißt werden, während dies beim Anlaufen ausländischer Häfen nur dann geschehen soll, wenn das Setzen der Flaggen vorgeschrieben ist.

4. Der Kapitän ist verpflichtet, wenn das Schiff durch ein Kriegsschiff oder Militärflugzeug angehalten wird, oder wenn ein Kriegsschiff oder Militärflugzeug bemerkt wird, dafür Sorge zu tragen, daß die radiotelegraphische und / oder radiotelephonische Einrichtung nicht benutzt wird.

H1572 – 0040

38.

Rundschreiben des dänischen Handelsministeriums vom 12. März 1940 an die dänischen Reeder betreffend das Verhalten dänischer Schiffe in Kriegszeiten[2]).

(Übersetzung.)

Unter Bezugnahme auf die Kgl. Anordnung vom 21. Februar 1940 betr. Fahrten dänischer Schiffe während des Krieges ersucht das Handelsministerium die Reederei, allen Kapitänen und Offizieren auf den Schiffen der Reederei folgendes mitzuteilen:

1. In der Kgl. Anordnung vom 6. August 1914 über die Vorschriften, die zum Schutze des dänischen Handels und der dänischen Schiffahrt während des Krieges zwischen fremden Staaten zu beachten sind, befindet sich in § 1 Abs. 1 folgende Bestimmung:

„Wenn ein dänisches Handelsschiff auf offener See oder innerhalb des Hoheitsgebietes einer kriegführenden Macht von einem den kriegführenden Staaten angehörenden armierten Schiff gepreit wird, hat es auf Verlangen des Kommandanten unbedingt die Schiffspapiere vorzuzeigen, nämlich das Nationalitäts- und

[1]) Staatsblad 1940 Nr. 567.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0041

Registrierungszeugnis (oder in Ermangelung eines solchen ein von einem dänischen Konsul ausgestelltes vorläufiges Nationalitätszeugnis), die Mannschaftsliste, den Klarierungsschein und die Ladungspapiere. Weder vor der Untersuchung, noch während derselben dürfen die das Schiff oder die Ladung betreffenden Papiere versteckt, über Bord geworfen oder vernichtet werden.

Kein Schiff darf doppelte Schiffspapiere haben oder eine andere Flagge als die dänische führen."

Auf diese Bestimmungen wird hiermit besonders hingewiesen. Darüber hinaus soll jedes Signal eines Kriegsschiffs oder eines militärischen Luftfahrzeugs immer umgehend beantwortet und jeder Befehl eines solchen Fahrzeugs zum Halten, zur Durchsuchung etc. genau befolgt werden.

2. In der Bekanntmachung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten vom 5. Januar 1940 befindet sich in § 5 folgende Bestimmung:

„Der Gebrauch von Radiosendern über den eigenen Schiffsdienst hinaus ist innerhalb des dänischen Hoheitsgebiets verboten, für dänische Schiffe auch außerhalb des dänischen Hoheitsgebiets. Private Korrespondenz darf nur nach Anordnung des Schiffsführers befördert werden und nur in sehr dringenden Fällen."

Auf diese Bestimmung wird hiermit besonders hingewiesen, und es wird darauf aufmerksam gemacht, daß dänische Schiffe bei der jetzigen Kriegslage den Gebrauch von Sendeanlagen soweit wie möglich einschränken müssen; ferner sollen sie für die unbedingt notwendige Radioverständigung soweit wie möglich die Kurzwellentelegraphie benutzen.

Wenn See- oder Luftstreitkräfte der kriegführenden Staaten in Sicht sind, muß jeder Gebrauch des Radiosenders unterbleiben, ausgenommen in Notlage.

3. Dänische Schiffe müssen beim Fahren alles vermeiden, was geeignet sein könnte, den Verdacht zu erwecken, daß sich das Schiff widersetzen oder den See- oder Luftstreitkräften der kriegführenden Staaten entziehen wolle. Hier soll besonders hervorgehoben werden, daß für Schiff und Besatzung die größte Gefahr entstehen kann, wenn ein Schiff mit abgeblendeten Laternen oder im Zickzackkurs fährt oder — wenn See- oder Luftstreitkräfte der kriegführenden Mächte in Sicht sind — Kursänderungen vornimmt, die diesen Streitkräften unbegründet vorkommen könnten.

H1572 – 0042

Banngut

H1572 – 0043

I. Bannguteigenſchaft

1. Banngutliſten

a) Großbritannien

39.

Banngut-Proklamation des britiſchen Königs vom 3. September 1939[1]).

BY THE KING.

A PROCLAMATION

SPECIFYING THE ARTICLES TO BE TREATED AS CONTRABAND OF WAR.

GEORGE R. I.

WHEREAS a state of War exists between Us, on the one hand, and Germany on the other:

And whereas it is necessary to specify the Articles which it is Our intention to treat as Contraband of War:

Now, therefore, We do hereby Declare, by and with the advice of Our Privy Council, that during the continuance of the War, or until we do give further public notice, the Articles enumerated in Schedule I hereto will be treated as Absolute Contraband, and the Articles enumerated in Schedule II hereto will be treated as Conditional Contraband: —

SCHEDULE I.

(a) All kinds of arms, ammunition, explosives, chemicals or appliances suitable for use in chemical warfare, and machines for their manufacture or repair; component parts thereof; articles necessary or convenient for their use; materials or ingredients used in their manufacture; articles necessary or convenient for the production or use of such materials or ingredients.

(b) Fuel of all kinds; all contrivances for, or means of, transportation on land, in the water or air, and machines used in their manufacture or repair; component parts thereof; instruments, articles or animals necessary or convenient for their use; materials or ingredients used in their manufacture; articles necessary or convenient for the production or use of such materials or ingredients.

(c) All means of communication, tools, implements, instruments, equipment, maps, pictures, papers, and other articles, machines, or documents necessary or convenient for carrying on hostile operations; articles necessary or convenient for their manufacture or use.

(d) Coin, bullion, currency, evidences of debt; also metal, materials, dies, plates, machinery, or other articles necessary or convenient for their manufacture.

SCHEDULE II.

(e) All kinds of food, foodstuffs, feed, forage, and clothing and articles and materials used in their production.

Given at Our Court at Buckingham Palace, this Third day of September, in the year of our Lord one thousand nine hundred and thirty-nine, and in the third year of Our Reign.

GOD SAVE THE KING.

[1]) „The London Gazette" 1939, S. 6051. — Eine gleichlautende Banngutliste wurde von Neuseeland am 7. September 1939 durch die Contraband Emergency Regulations 1939 (Dep. of State Bull. Bd. I [1939] S. 556) verkündet.

H1572 – 0044

H1572 – 0045

40.

DNB.-Verlautbarung vom 13. September 1939 zur britischen Banngutliste[1]).

In Deutschland ist jetzt die von der britischen Regierung verkündete Liste der Güter bekannt geworden, die England als Konterbande behandeln will, das heißt also, die Liste der Güter, die England sich anmaßt, durch seine Kriegsschiffe als Seebeute überall aufbringen zu lassen. Jedes Schiff einer fremden Nation, das solche Güter an Bord hat, wird in Zukunft von britischen Schiffen versenkt oder geraubt werden.

Die Aufzählung der Güter selbst ist so umfassend, daß es sich hier um ein Dokument skrupelloser Rechtsverletzung und echt britischen Zynismus handelt. Es stellt gleichzeitig einen Beweis rücksichtsloser Grausamkeit englischer Kriegführung dar, die sich den von zwei britischen Agenten des Secret Service angestifteten teuflischen Mordtaten in Bromberg würdig an die Seite stellt.

Zur Erklärung der Liste diene folgendes:

Nach allgemein anerkannten Rechtsgrundsätzen gelten im Seekrieg als Konterbande nur Güter und Gegenstände, die unmittelbar der Rüstung der kriegführenden Streitkräfte dienen. Im übrigen fallen andere Waren hierunter insoweit, als sie erwiesenermaßen für den Gebrauch der feindlichen Armee bestimmt sind.

Ein Blick in die englische Liste zeigt, daß sich England in seiner Seekriegführung über alle diese völkerrechtlichen Schranken hinweggesetzt hat und nunmehr gewillt ist, zu den Methoden der reinen Seeräuberei zurückzukehren.

Die Liste enthält eine große Anzahl von Gegenständen, die England zur Seebeute machen will, die für den Gebrauch der Zivilbevölkerung bestimmt sind. So sollen z. B. alle Arten von Nahrungs- und Futtermitteln, alle Bekleidungsartikel sowie alle zu ihrer Erzeugung und Herstellung dienenden Gegenstände Konterbande sein. Von irgendeiner Beschränkung ist in keiner Weise die Rede.

D. h. also, England verkündet hiermit in aller Form die Hungerblockade gegen die Frauen und Kinder aller europäischen Länder.

Es maßt sich das Recht an, die Nahrungs- und Futtermittel, die Europa nicht genügend zum Unterhalt und Ernährung seiner Gesamtbevölkerung und zur Fütterung seines Viehbestandes produzieren kann und bisher von Übersee importieren mußte, zu kontrollieren und zu beschlagnahmen, d. h. also, England will in Zukunft Ländern wie Italien, Spanien, Jugoslawien, Griechenland, Holland, den skandinavischen Staaten, den baltischen Staaten usw. diktieren, was sie essen dürfen und was nicht, wieviel Vieh sie sich halten dürfen usw.

Da aber von solchen Maßnahmen in erster Linie die Frauen, Mütter, Kinder und Greise betroffen werden, so bedeuten die angekündigten britischen Maßnahmen einen Kampf ohne Erbarmen für die Unterernährung und das Verhungern der heranwachsenden europäischen Jugend sowie für das baldige Absterben aller alten Leute.

Die englische Regierung, die in echt englischer Heuchelei sich sonst bei jeder Gelegenheit den Anschein zu geben versucht, als ob ihr an einer möglichst humanen Kriegführung gelegen sei, zeigt hier ihr wahres Gesicht, denn sie trifft mit diesem Entschluß nur die Schwachen.

Die Widerstandskraft des kämpfenden deutschen Volkes wird hierdurch in keiner Weise betroffen. Deutschland, das im Weltkrieg viereinhalb Jahre unter wesentlich ungünstigeren Umständen kämpfte und dann unter einer anderen Regierung trotzdem den Weltkrieg gewonnen hätte, geht heute mit ganz anderen Reserven und Möglichkeiten in diesen Krieg als 1914.

Es steht ihm vor allem nach der Niederschlagung Polens der gesamte Osten nicht als Feind gegenüber, sondern als Freund und Lieferant zur Seite. Was die deutsche Widerstandskraft anbetrifft, so wird also die englische Maßnahme im wahrsten Sinne des Wortes ein Schlag ins Wasser sein.

Anders liegt es mit dem Handel der neutralen Länder. Dieser legale Handel wird durch das englische Vorgehen nunmehr vernichtet. Wenn wir uns der Gewaltmethoden erinnern, deren sich England über den Wortlaut solcher Verordnungen hinaus im Weltkriege bediente, so besteht bei uns kein Zweifel, daß das wirtschaftliche Leben der Neutralen durch diese englischen Seeräubermethoden allmählich erdrosselt werden wird.

Es bleibt die Frage offen, ob die Großmächte und sonstigen neutralen Staaten sich diese britischen Unverschämtheiten auf die Dauer gefallen lassen.

Was Deutschland anbetrifft, so nimmt es den Kampf auf. Bisher hat die Reichsregierung durch ihre Prisenordnung sich in der Seekriegführung streng an die geltenden Rechtsregeln gehalten. Dieser Zustand ist nun durch den englischen Völkerrechtsbruch hinfällig. Die Reichsregierung ist gezwungen, gleiches mit gleichem zu vergelten, und hat daher ihre bisherige Prisenordnung entsprechend geändert.

Die nun auch von diesen deutschen Gegenmaßnahmen betroffenen neutralen Länder aber wissen eindeutig, wer für diese von Deutschland nicht gewollte Entwicklung die alleinige Verantwortung trägt: England.

[1]) DNB. vom 14. September 1939.

(Note der deutschen Regierung vom 17. September 1939 an die französische Regierung betreffend u. a. den deutschen Protest gegen die britische Banngutliste[1]).

H1572 – 0046

41.

Protestnote des niederländischen Gesandten in London vom 28. September 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die britische Banngutliste[2]).

Les listes de contrebande absolue et conditionnelle contenues dans les „schedule I and II", jointes à la proclamation du 3 septembre 1939, appellent de la part du Gouvernement néerlandais les observations suivantes. En premier lieu le domaine des articles de contrebande se trouve étendu à l'infini par le fait que sont désignés comme contrebande non seulement certains articles spécifiés, mais encore „les articles nécessaires ou utiles à leur usage; les matériaux ou ingrédients utilisés dans la fabrication de ces articles" et même „les articles nécessaires ou utiles à la fabrication ou l'usage de ces matériaux ou ingrédients".

Sous ce rapport, il est à remarquer que, tandis que, par exemple, des métaux ne sont pas comme tels désignés comme contrebande, presque tous les métaux tombent sous le coup des indications susvisées. De même, quoique le caoutchouc n'ait pas été énuméré spécialement, les listes britanniques ont pour effet que le caoutchouc tombe sous la désignation d'articles nécessaires pour la fabrication de moyens de transport. A un titre analogue, le bois peut être considéré comme contrebande absolue par les autorités britanniques et les tribunaux des prises. Il n'existe presque aucune matière qui ne tombe sous les définitions extrêmement étendues des listes susvisées.

Le système suivi dans la liste de contrebande donne lieu à une incertitude inadmissible pour la navigation et le commerce neutre et laisse d'autre part aux belligérants la plus grande liberté pour l'arrêt des navires et des cargaisons.

Le principe qui de tout temps a été à la base de la distinction entre la contrebande absolue et relative est que sont articles de contrebande absolue les articles qui par leur caractère doivent être considérés comme étant exclusivement employés à la guerre, tandis que sont à considérer comme articles de contrebande conditionnelle les articles qui par leur caractère sont susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques et qui ne peuvent être traités comme contrebande et capturés que s'il est établi qu'ils sont destinés aux forces armées.

Cette distinction, reconnue depuis longtemps par le droit des gens et se basant sur un principe parfaitement raisonnable, doit être respectée.

Par l'application de ces listes de contrebande, nombre d'articles pourraient être traités par les autorités britanniques comme contrebande absolue, dont il est certain qu'ils sont indispensables pour la vie du peuple tout entier, pour le commerce, l'industrie et le trafic, là où ces activités n'ont rien à faire avec l'appareil militaire.

Tandis que la pratique du droit des gens laisse aux belligérants une certaine latitude dans l'établissement de listes de contrebande, on ne devra pas perdre de vue les limitations que le droit des gens leur impose. Les listes touchent directement aux droits et aux intérêts des neutres. Ceci est particulièrement évident si l'on considère qu'un navire neutre serait confiscable dans le cas où une certaine proportion de la cargaison (selon la déclaration de Londres la moitié de la cargaison) constituerait de la contrebande. La confiscabilité du navire qui dépend de ce qui doit être considéré comme contrebande de guerre ne saurait dépendre du bon vouloir des belligérants mais doit être liée aux principes du droit des gens. Il ne faut pas perdre de vue que le droit des belligérants de saisir la contrebande constitue une exception au principe de la liberté des mers. Etant une exception, il convient de l'interpréter d'une manière restrictive.

Le Gouvernement néerlandais doit se réserver ses droits pour les cas où il apparaîtrait que par l'application de ces listes de contrebande les intérêts de sujets néerlandais seraient endommagés contrairement au droit des gens.

42.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 20. November 1939 an den niederländischen Gesandten in London auf dessen Protestnote vom 28. September 1939[3]).

1. I have the honour to invite a reference to your note No. 3343 of the 28th September containing the observations of the Netherlands Government on the lists of absolute and conditional contraband issued by His Majesty's Government in the United Kingdom. In reply thereto I desire to draw attention to the following considerations.

---

[1]) Siehe oben Nr. 2.
[2]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 11 f.
[3]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 26 f.

2. With respect to absolute contraband, in the light of modern conditions and the experience of the last war the number of articles which can now be regarded as being of direct use for the purposes of Warfare is so large and covers such a variety of different materials that it is impossible, in the view of His Majesty's Government, to regard the list of absolute contraband which they have adopted as being unduly extensive, particularly in view of the fact that it is certain that, in existing conditions, any articles on the list of absolute contraband which Germany may desire to import from overseas will be intended for military purposes. This observation applies, for instance, with particular force to certain metals and rubber, which are mentioned in your note.

3. His Majesty's Government fully intend to recognize the distinction between absolute and conditional contraband, and will only treat articles on the list of conditional contraband as contraband where they are believed to have the destination prescribed in respect of that category by the accepted principles of international law and the decisions of the Prize Courts, though in this connection the conditions of modern warfare must naturally be taken into account.

4. It is the undoubted right in international law of a belligerent Power to declare what articles it will consider as contraband, within the general definition of contraband as being any article of use for the prosecution of the war. The contraband lists which were established by the unratified Declaration of London were shown as early as 1914 to be obsolete and unpractical in modern conditions, and were not adhered to by any of the belligerents in the last war. The contraband list which has recently been published by His Majesty's Government is closely modelled on that adopted by the United States of America in 1917.

5. In making these observations, I at the same time desire to assure you that in exercising their belligerent rights His Majesty's Government earnestly desire to cause as little interference with innocent neutral trade as is consistent with the due exercise of those rights, and they will be glad at all times to discuss ways and means of attaining this object.

H1572 – 0047

43.

Antwortnote des niederländiſchen Geſandten in London vom 12. Januar 1940 an den britiſchen Staatsſekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf deſſen Antwortnote vom 20. November 1939[1]).

Me référant à Sa note du 20 novembre 1939, No. W 15223/14844/49, au sujet des listes des articles de contrebande absolue et conditionnelle publiées par le Gouvernement britannique, j'ai l'honneur, conformément aux ordres de mon Gouvernement de porter à la connaissance de Votre Excellence les observations suivantes.

Le Gouvernement britannique a motivé l'étendue de la liste des articles de contrebande absolue publiée par le Gouvernement britannique par le nombre élevé des articles qui servent directement à des fins hostiles, l'expérience de la guerre de 1914—1918 à cet égard ayant été aujourd'hui de beaucoup dépassée dans ses enseignements, par les conditions actuelles de la guerre.

Mon Gouvernement m'a chargé de vous communiquer que cette observation ne saurait nullement diminuer les sérieuses objections que le Gouvernement néerlandais a formulées contre l'extension excessive de la notion de contrebande absolue dans la liste de contrebande britannique. Evidemment l'économie de guerre des Etats modernes, la centralisation et la subordination de tous les moyens de la nation aux buts de guerre peuvent entraîner certaines conséquences pour l'application de certaines règles en matière de contrebande de guerre qui trouvent leur origine dans une époque à laquelle le commerce se trouvait dirigé par les particuliers et n'était pas de plusieurs façons contrôlé par l'Etat. Ces considérations ne sauraient pourtant justifier le traitement comme articles de contrebande absolue des marchandises ou des matériaux qui par leur nature peuvent servir tout aussi bien à l'usage de la population civile qu'à la force armée.

Il est vrai que les armées et l'organisation militaire des Etats de nos jours ont reçu une grande extension. Il reste, toutefois, même dans les circonstances actuelles, une grande proportion de la population qui ne prend pas part à la guerre. L'examen des proportions des nombres d'individus appartenant aux différentes catégories d'âge par rapport à la totalité de la population prouve que la partie de la population qui peut être considérée comme incorporée dans la force armée ou y être annexe, reste toujours assez restreinte. Le fait que l'Etat a

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 27.

pris en main la distribution de beaucoup de moyens de subsistance de la population ne change en lui-même rien au fait qu'une grande proportion des marchandises importées dans un pays belligérant ne sert pas aux hostilités mais à la population civile. Dans cet ordre d'idées le Gouvernement néerlandais maintient les graves objections qu'il a déjà fait connaître au Gouvernement britannique, contre le traitement comme contrebande absolue — à la suite des termes extrêmement extensifs, de la liste des articles de cette catégorie — de matériaux qui, s'ils peuvent être considérés comme contrebande, ne devraient certainement pas être placés sur la liste de contrebande absolue, liste qui logiquement et d'après les règles du droit international devrait être réservée aux articles d'un usage spécifiquement militaire.

Il convient de rappeler également que, dans la pratique du droit international des prises, la distinction entre la contrebande absolue et la contrebande relative comporte une distinction importante en ce qui concerne l'administration des preuves.

C'est pour ces motifs que le Gouvernement néerlandais, qui maintient que le droit international exige une application équitable de la distinction, se réserve ses droits pour le cas où des intérêts néerlandais seraient lésés par une application qui à son avis serait contraire au droit international.

Le Gouvernement britannique a bien voulu faire observer qu'il a l'intention de reconnaître la distinction communément admise entre la contrebande absolue et la contrebande conditionnelle. En effet le Gouvernement britannique en établissant deux listes de contrebande a maintenu en principe cette distinction. Seulement, comme le Gouvernement néerlandais s'est permis de faire observer, la liste de contrebande absolue contient un grand nombre d'articles qui, s'ils peuvent être considérés comme contrebande, d'après le principe de la distinction même, appartiennent à la catégorie de contrebande conditionnelle.

L'insertion dans la liste de contrebande conditionnelle d'articles comme les denrées alimentaires n'est justifiée de l'avis du Gouvernement néerlandais que s'il est prouvé par les autorités britanniques que les denrées sont destinées aux forces armées de son adversaire.

Le Gouvernement britannique fait observer que c'est un droit indubitable du belligérant de déclarer que certains articles constituent de la contrebande pourvu qu'ils tombent sous la définition de contrebande, définition embrassant tout article utile pour la conduite de la guerre. Sans se prononcer sur ce dernier point, le Gouvernement néerlandais est d'avis qu'une extension extrême comme celle adoptée dans les listes de contrebande promulguées par les Gouvernements britannique et français, n'est pas compatible avec l'article 2 de la Déclaration de Paris de 1856. Cette disposition, selon laquelle le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre, ne doit pas être vidée de son contenu en faisant tomber à peu près toutes les marchandises imaginables sous la notion de contrebande.

A part des observations générales qui précèdent, le Gouvernement néerlandais se voit obligé d'attirer l'attention du Gouvernement britannique sur le fait que les autorités britanniques ont saisi à plus d'une occasion des marchandises qui par leur caractère ne sauraient être considérées comme articles de contrebande même d'après les listes publiées par le Gouvernement britannique. Le quinquina que les autorités britanniques ont saisi à bord des navires Tajandoen, Marnix van St. Aldegonde et Kota Agoeng ne tombent sous aucune des dénominations énumérées dans ces listes. Puisque le quinquina sert exclusivement à des malades, le droit international ne permettrait du reste pas de le soumettre au régime de la contrebande de guerre. Ne saurait non plus être considéré comme denrée alimentaire le poivre saisi à bord des navires Tabian et Singkep. Les navires cités ont été conduits dans des ports britanniques, e. a. Weymouth et Londres.

De même le café et le thé ne tombent pas, selon l'opinion du Gouvernement néerlandais, sous les énumérations données dans les listes de contrebande. Or, de nombreuses quantités de café et de thé ont été saisies par les autorités britanniques à bord des navires Westland, Zaanland, Salland, Simon Bolivar, Kota Baroe, Indrapoera, Tajandoen, Tabian, Manearu, Montferland, Tabinta, Kota Inten, Singkep, Athena et Colombia.

H1572 – 0048

44.

Protestnote des sowjetrussischen Volkskommissars für Auswärtige Angelegenheiten vom 25. Oktober 1939 an den britischen Botschafter in Moskau gegen die britische Banngutliste und Banngutkontrolle[1]).

(Übersetzung.)

In Beantwortung der Noten der britischen Botschaft vom 6. 9. und 11. 9. 1939[2]) beehrt sich das Volkskommissariat für Auswärtige Angelegenheiten im Auftrage der Regierung der UdSSR. folgendes zu erklären:

1. Durch die einseitige Erklärung der britischen Regierung der in der Note vom 6. 9. bezeichneten Waren für Kriegskonterbande werden die in der internationalen Deklaration über das Recht der Seekriegführung vom 26. 2. 1909 niedergelegten Prinzipien des internationalen Rechts verletzt, schwere Verluste den Interessen der

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Zum Inhalt dieser Note siehe Bekanntmachung der britischen Regierung vom 10. September 1939 unter Nr. 83.

neutralen Staaten zugefügt und der internationale Handel zerstört. Da die britische Regierung auf die von ihr veröffentlichte Kriegskonterbandeliste Erzeugnisse und Waren wie Brennmaterial, Papier, Baumwolle, Schuhe, Kleider und Rohstoffe für ihre Herstellung und sogar eine Reihe von Lebensmitteln wie Getreide, Fleisch, Butter, Zucker und andere Arten von Nahrungsmitteln gesetzt hat, erklärt sie somit die hauptsächlichen Artikel des allgemeinen Konsums als Banngut und schafft die Möglichkeiten vollkommener Willkür in der Beurteilung aller Artikel des öffentlichen Verbrauchs als Kriegskonterbande. Dies führt unfehlbar zu einer tiefen Desorganisierung der Versorgung der friedlichen Zivilbevölkerung mit lebenswichtigen Artikeln, bildet eine ernste Bedrohung der Gesundheit und des Lebens der Bevölkerung und läßt eine unberechenbare Not der breiten Volksmassen vorausahnen.

Die allgemeinen Grundsätze des internationalen Rechts gestatten bekanntlich nicht die Beschießung durch Luftangriffe von Frauen, Kindern und Greisen. Aus demselben Grunde betrachtet die Sowjetregierung es als unzulässig, daß die friedliche Bevölkerung durch die Erklärung von Artikeln des öffentlichen Verbrauchs als Banngut von Lebensmitteln, Brennstoff und Kleidern beraubt ist und dadurch Kinder, Frauen, Greise und Kranke allen Arten von Entbehrung und dem Hungertod ausgesetzt sind. Die Sowjetregierung kann sich daher mit der Note der britischen Regierung vom 6. September nicht einverstanden erklären und lehnt es ab, dieser Note irgendwelche Kraft zuzuerkennen.

2. Die Sowjetregierung erklärt weiter ebenfalls, daß sie mit der britischen Note vom 11. September nicht einverstanden ist und dieser Note keine Kraft zuerkennt, in der die Errichtung durch einseitiges Vorgehen der britischen Regierung eines Systems der Durchsuchung von Handelsschiffen neutraler Länder in zu diesem Zweck von der britischen Regierung besonders bezeichneten Häfen mitgeteilt wird. Die Sowjetregierung betrachtet es als eine vollkommen unbegründete und willkürliche Forderung, daß die oben erwähnten Schiffe gezwungen sind, in diese Häfen einzulaufen, eine Forderung, die durch die Drohung der gewaltsamen Einbringung der Schiffe in diese Häfen erschwert wird. Solche Maßnahmen überschreiten die Grundsätze der elementaren Freiheit der Handelsschiffahrt. Sie entsprechen auch nicht der internationalen Deklaration vom 26. 2. 1909 sowie auch nicht dem Beschluß des Internationalen Schiedsgerichts im Haag vom 6. Mai 1913 in Sachen des französischen Dampfers „Cartage".

Gleichzeitig muß die sowjetrussische Regierung erklären, daß die sowjetrussischen Handelsschiffe dem Staat gehören und schon aus diesem einzigen Grunde irgendwelchen gegenüber privaten Schiffen angewandten Zwangsmaßnahmen nicht unterworfen werden dürfen. Die sowjetrussische Regierung behält sich daher das Recht vor, von der britischen Regierung Schadensersatz für durch die oben erwähnten Maßnahmen der britischen Regierung den sowjetrussischen Organisationen, Institutionen und Bürgern zugefügten Schaden und für Aktionen der britischen Behörden zu fordern.

45.

Bericht des deutschen Auswärtigen Amts über den Inhalt einer Verlautbarung der argentinischen Regierung vom 9. September 1939 gegen die britische Banngutliste[1]).

Die Regierung legte bei der britischen Botschaft einen Vorbehalt bzgl. der Einbeziehung von Lebensmitteln in die bedingte Konterbande ein. Außenministerium erinnert an die VI. Panamerikanische Konferenz von Habana 1928, wo auf die Anregung der argentinischen Delegation Artikel 16 der Konvention über die Neutralität im Seekrieg einen Schlußabsatz erhielt, der besagt, daß unter das Verbot der Kreditgewährung von neutralen Staaten nicht Kredite fallen zur Erleichterung des Verkaufs oder der Ausfuhr von Lebensmitteln oder Rohstoffen. Den gleichen Gesichtspunkt machte Argentinien auf der Friedenskonferenz von Buenos Aires 1936 bei der Unterzeichnung des Konventionsentwurfs betr. Erfüllung bestehender Verträge zwischen amerikanischen Staaten durch folgenden Vorbehalt geltend:

Auf Grund des Artikels 6 können keinesfalls als Kriegskonterbande betrachtet werden die für die Zivilbevölkerung der kriegführenden Länder bestimmten Lebensmittel und Rohstoffe. Auch soll keine Verbotpflicht bestehen für Kredite zum Erwerb dieser Erzeugnisse oder Rohstoffe zu angegebenem Zweck.

Der gleiche Vorbehalt wurde von Argentinien auf der Abrüstungskonferenz 1932 gemacht. Gerade dieser Grundsatz erlaubte Argentinien 1918, an Frankreich und England Kredite von 200 Millionen Goldpesos zum Getreideerwerb ohne Berührung seiner neutralen Stellung einzuräumen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0049

46.

Beschluß der Konferenz der Außenminister der Amerikanischen Republiken in Panama vom 3. Oktober 1939 gegen die Banngutlisten der Kriegführenden[1]).

CONTRABAND OF WAR.

WHEREAS:

The Convention on Maritime Neutrality, signed at Habana on February 20, 1928, recites in the Preamble thereof that „international solidarity requires that the liberty of commerce should be always respected, avoiding as far as possible unnecessary burdens for the neutrals";

Article 16 of the same Convention stipulates that „Credits that a neutral state may give to facilitate the sale or exportation of its food products and raw materials" are not included within the prohibition contained in that article against the granting of loans or the opening of credits to a belligerent by a neutral state during the duration of war;

The American Republics cannot remain indifferent to measures that restrict their normal commerce with belligerents in foodstuffs, clothing and raw materials for peace-time industries;

Elemental humanitarian considerations impel the American Republics to deplore the deprivation of civilian populations of the normal means of subsistence;

The American Republics, in accordance with a lofty conception of neutrality, consider unjustified the limitations which may be placed upon their legitimate commerce and trade with the neutral countries of other continents; and

The American Republics consider that it is indispensable to avoid, in accordance with their domestic laws, the effects of measures within their respective territories and in detriment to their sovereignty, which the belligerent governments may take to restrict the freedom of trade of their nationals in neutral countries,

The Meeting of the Foreign Ministers of the American Republics

Resolves:

1. To register its opposition to the placing of foodstuffs and clothing intended for civilian populations, not destined directly or indirectly for the use of a belligerent government or its armed forces, on lists of contraband.

2. To declare that they do not consider contrary to neutrality the granting of credits to belligerents for the acquisition of merchandise mentioned in the foregoing paragraph, whenever permitted by the domestic legislation of the neutral countries.

3. That the Neutrality Committee, established by another agreement of this Meeting, shall undertake the immediate study of whatever concerns the commercial situation of raw materials, minerals, plant or animal, produced by the American Republics, and shall recommend such individual or collective action that should be taken by the governments for the purpose of reducing the unfavorable effects on the free movement of these commodities, of contraband declarations and other economic measures of the belligerent countries.

(Protestnote der italienischen Regierung vom 3. März 1940 an die britische Regierung gegen u. a. die britische Banngutliste[2]).

(Antwortnote der britischen Regierung vom 20. März 1940 an die italienische Regierung auf deren Protestnote vom 3. März 1940[3]).

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939), S. 329 f.
[2]) Siehe unten Nr. 104.
[3]) Siehe unten Nr. 105.

H1572 – 0050

H1572 – 0051

47.

Mitteilung des britiſchen Generalkonſulats in Antwerpen vom April 1940 an die Union des Expéditeurs, Exportateurs & Importateurs (Antwerpen) über die Behandlung von Juteſäcken als Banngut[1]).

In view of the possibility of large quantities of Jute the manufactured forms of sacks, Hessian cloth etc., reaching enemy territory as packing material in which are conveyed goods which are not contraband or conditional contraband; I should be grateful if you would bring to the notice of your Members that the undoubted right of His Majesty's Government to seize jute goods will be exercised over any substantial quantity of such material, if the circumstances are suspicious and even if it is found upon seizure to contain otherwise innocent merchandise. — The latter would, of course, not be seized and would be released in due course.

b) Frankreich

48.

Banngut-Bekanntmachung der franzöſiſchen Regierung vom 4. September 1939[2]).

Notification du Gouvernement français relative aux articles considérés pendant le cours des hostilités comme contrebande de guerre.

Le Gouvernement de la République française fait savoir aux intéressés que, pendant le cours des hostilités, il considérera comme articles de contrebande les objets ci-après:

Contrebande absolue.

a) Toutes sortes d'armes, de munitions, d'explosifs, de produits chimiques ou d'appareils propres à être utilisés dans la guerre chimique, et des machines destinées à leur fabrication ou réparation; parties constitutives de ces articles, articles nécessaires ou propres à leur utilisation; substances ou ingrédients employés dans leur fabrication; articles nécessaires ou propres à la production ou à l'utilisation de ces substances ou ingrédients;

b) Combustibles de toutes sortes; tous appareils ou moyens permettant le transport sur terre, par eau ou dans l'air et toutes machines utilisées pour leur fabrication ou leur réparation; pièces constitutives de ces articles; instruments, articles ou animaux nécessaires ou propres à leur emploi, substances ou ingrédients utilisés dans leur fabrication; articles nécessaires ou propres à la production ou à l'emploi desdites substances ou ingrédients;

c) Tous moyens de communication, outils, ustensiles, instruments, équipements, cartes géographiques, tableaux, papiers et autres articles, machines ou documents nécessaires ou propres à la conduite d'opérations ennemies, articles nécessaires ou propres à leur fabrication ou à leur emploi;

d) Pièces de monnaie, lingots d'or et argent, monnaies, titres de créance ainsi que les métaux, matières, coins, planches, machinerie ou autres articles nécessaires ou propres à leur fabrication.

Contrebande conditionnelle.

Toutes sortes de vivres, denrées alimentaires, denrées destinées à l'alimentation des animaux, fourrages, vêtements ainsi que les objets et matières utilisées pour leur production.

(Proteſtnote der niederländiſchen Geſandtſchaft in Paris vom 3. Oktober 1939 an das franzöſiſche Miniſterium für Auswärtige Angelegenheiten gegen die franzöſiſche Banngutliſte.)

Diese Note hat einen ähnlichen Inhalt wie die Protestnote an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten vom 28. September 1939[3]).

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung (Rundschreiben der Union des Expéditeurs, Exportateurs & Importateurs vom 30. April 1940).
[2]) „Journal Officiel" 1939, S. 11 096.
[3]) Siehe oben Nr. 41.

49.

Antwortnote des französischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 30. Oktober 1939 an die niederländische Gesandtschaft in Paris auf deren Protestnote vom 3. Oktober 1939[1]).

Par note en date du 3 octobre, la Légation des Pays-Bas a attiré l'attention du Ministère des Affaires Etrangères sur le caractère général des listes de contrebande de guerre publiées au Journal Officiel du 4 septembre, ce caractère général permettant de considérer comme contrebande absolue de très nombreux produits et matières premières. Dans l'opinion du Gouvernement néerlandais, seuls les articles exclusivement employés pour la guerre devraient figurer sur la liste de contrebande absolue, les articles de contrebande conditionelle ne pouvant eux-mêmes être saisis que lorsqu'ils sont destinés aux forces armées d'une Puissance belligérante. Dans l'établissement des listes de contrebande, le droit des gens, tout en laissant aux belligérants une certaine latitude, doit également leur imposer des limitations. En effet, les droits des neutres peuvent se trouver affectés dès lors que le navire neutre est confiscable si une certaine fraction de sa cargaison — la moitié d'après la Déclaration de Londres — constitue de la contrebande. Le Gouvernement Néerlandais, conclut la Légation Royale, ne peut, dans ces circonstances, que réserver ses droits pour le cas où les intérêts de sujets néerlandais seraient lésés, contrairement au Droit des gens, par l'usage qui serait fait des listes de contrebande.

En accusant réception de cette communication, le Ministère des Affaires Etrangères a l'honneur d'attirer l'attention de la Légation des Pays-Bas sur le fait que le nombre des articles qui, dans une économie de guerre comme celle de l'Allemagne, servent à des fins hostiles, est excessivement élevé. L'expérience de la guerre de 1914—1918 à cet égard est aujourd'hui de beaucoup dépassée dans ses enseignements. On ne saurait donc être surpris que la liste des articles de contrebande absolue publiée par le Gouvernement de la République ait l'étendue signalée par la Légation des Pays-Bas.

Le Gouvernement Français ne prétend pas, par ailleurs, abolir la distinction communément admise entre la contrebande absolue et la contrebande conditionelle. A cet égard, le Ministère des Affaires Etrangères fait seulement observer que la contrebande conditionelle n'est pas saisissable seulement lorsqu'elle est destinée à des forces armées belligérantes, mais également lorsque le destinataire est une administration d'un Etat ennemi. Dans chaque cas de saisie, la Juridiction des Prises, devant laquelle les intéressés pourront toujours faire valoir leurs droits, sera appelée à vérifier si la marchandise avait une destination qui, selon les règles du Droit des gens, justifiait cette saisie.

Le Gouvernement Français est convaincu que le commerce des neutres n'aura pas à souffrir, en fait, de l'application des mesures dont il s'agit, dès l'instant où les intéressés ne chercheront pas à ravitailler l'Allemagne en articles de contrebande. Il est résolu à veiller à ce que les règles que le Droit des gens l'autorise à mettre en pratique n'apportent que la moindre gêne possible à la navigation de bonne foi.

Il n'a pas de peine, dans ces conditions, à donner l'assurance au Gouvernement Royal que les mesures que des circonstances indépendantes de sa volonté l'ont contraint à prendre ne déborderont pas le cadre des droits généralement reconnus aux Puissances belligérantes dans le domaine considéré.

50.

Antwortnote des niederländischen Gesandten in Paris vom 4. Dezember 1939 an den französischen Ministerpräsidenten und Minister für Auswärtige Angelegenheiten auf die Antwortnote des französischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 30. Oktober 1939[2]).

En réponse à la note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser sous la date du 30 octobre dernier, je suis chargé et j'ai l'honneur de porter à Sa connaissance ce qui suit.

De l'avis du Gouvernement français l'étendue de sa liste de contrebande absolue s'explique par le nombre excessivement élevé des articles qui, dans une économie de guerre comme celle de l'Allemagne, servent à des fins hostiles, l'expérience de la guerre de 1914—1918 à cet égard ayant été aujourd'hui de beaucoup dépassée dans ses enseignements.

---

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 29.
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 30.

H1572 – 0052

Dans l'opinion de mon Gouvernement cette observation ne saurait toutefois diminuer les sérieuses objections qu'il a formulées contre l'extension excessive de la notion de contrebande absolue dans la liste française de contrebande. Evidemment l'économie de guerre des Etats modernes, la centralisation et la subordination aux buts de guerre de tous les moyens dont dispose la nation peuvent entraîner certaines conséquences pour l'application de quelques'unes des règles relatives à la contrebande de guerre dont l'origine remonte à une époque à laquelle le commerce était dirigé par les particuliers et non de plusieurs façons contrôlé par l'Etat.

Ces considérations ne sauraient toutefois justifier le traitement comme articles de contrebande absolue des marchandises ou des matériaux qui par leur nature peuvent servir tout aussi bien à l'usage de la population civile qu'à la force armée. Il est vrai que de nos jours les armées et l'organisation militaire des Etats ont reçu une grande extension. Toutefois, même dans les circonstances actuelles, une grande proportion de la population ne prend pas part à la guerre. L'examen de la proportion existant entre le nombre d'individus appartenant aux différentes catégories d'âge et la totalité de la population prouve que la partie de la population qui peut être considérée comme incorporée dans la force armée ou y étant annexe, reste toujours assez restreinte. Le fait que l'Etat a pris en main la distribution de beaucoup de moyens de subsistance de la population ne change en lui-même rien au fait qu'une grande proportion des marchandises importées dans un pays belligérant ne sert pas aux hostilités mais à la population civile. Dans cet ordre d'idées le Gouvernement néerlandais maintient les graves objections qu'il a déjà fait connaître au Gouvernement français contre le traitement comme contrebande absolue — à la suite des termes extrêmement extensifs de la liste des articles de cette catégorie — de matériaux qui, même s'ils peuvent être considérés comme contrebande, ne devraient certainement pas être placés sur la liste de contrebande absolue, liste qui logiquement et d'après les règles du droit international devrait être réservée aux articles d'un usage spécifiquement militaire.

Dans la pratique du droit international des prises la distinction entre la contrebande absolue et la contrebande relative comporte une distinction importante dans l'administration des preuves. C'est pour cette raison que le Gouvernement néerlandais, tout en maintenant que le droit international exige une application équitable de la distinction dont il s'agit, se réserve ses droits pour le cas où les intérêts néerlandais seraient lésés par une application qui, à son avis, serait contraire au droit international.

Le Gouvernement français a bien voulu faire observer qu'il ne prétend pas abolir la distinction communément admise entre la contrebande absolue et la contrebande conditionelle. En effet, en établissant deux listes de contrebande, il a maintenu en principe cette distinction. Seulement, comme le Gouvernement néerlandais s'est permis de faire observer, la liste de contrebande absolue contient un grand nombre d'articles qui, s'ils peuvent être considérés comme contrebande, d'après le principe de la distinction même appartiennent à la catégorie de contrebande conditionnelle.

L'insertion dans la liste de contrebande conditionnelle d'articles comme les denrées alimentaires n'est justifiée, de l'avis du Gouvernement néerlandais, que si la preuve a été fournie par les autorités françaises que les denrées sont destinées aux forces armées de son adversaire.

Enfin le Gouvernement néerlandais est d'avis qu'une extension extrême comme celle adoptée dans les listes de contrebande promulguées par les Gouvernements français et britannique, n'est pas compatible avec l'article 2 de la Déclaration de Paris de 1856. Cette disposition porte que le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande de guerre.

Il ne semble guère admissible de dénuer cette stipulation de son sens en embrassant dans l'énumération de la contrebande à peu près toutes marchandises imaginables.

Le Gouvernement néerlandais ne saurait se rallier à la manière de voir d'après laquelle il devrait se contenter de l'assurance que les intéressés peuvent toujours faire valoir leurs droits devant la juridiction des prises, appelée à vérifier si la marchandise avait une destination justifiant cette saisie selon les règles du Droit des gens.

Evidemment il est utile et conforme au droit international que les intéressés dont les marchandises ont été capturées par les forces belligérantes puissent se prévaloir d'un recours devant les tribunaux des prises. Mais l'existence de ce recours laissé aux intéressés ne donne pas le droit aux forces armées ou aux autres organes exécutifs belligérants de saisir tout ce qu'ils veulent. Ce droit de saisie lui aussi a ses limitations dans le droit international. Les droits neutres sont lésés par le fait même de l'arrêt du navire neutre et la saisie des marchandises, si cet arrêt ou cette saisie, quoique conforme aux instructions données par le Gouvernement d'un état belligérant à ses forces maritimes par une extension trop grande de la notion de contrebande, ne trouve pas de justification dans le droit international. Les inconvénients et les dommages que ces actes comportent pour la navigation et le commerce neutres ne trouvent nullement une réparation suffisante dans la possibilité d'exiger des dommages-intérêts devant une juridiction des prises.

A part les observations générales énoncées ci-dessus le Gouvernement néerlandais se voit obligé d'attirer l'attention du Gouvernement français sur le fait que les autorités françaises ont saisi à plus d'une occasion des marchandises qui par leur caractère ne sauraient être considérées comme articles de contrebande d'après les listes mêmes publiées par le Gouvernement français. Le quinquina saisi par les autorités françaises à bord des navires Alcinous (Le Havre) Sitoebondo (Marseille), Tjikandi (Marseille) ne tombe sous aucune des dénominations énumérées dans ces listes. Attendu que ces articles servent exclusivement à des malades le droit international ne permettrait du reste pas de les soumettre au régime de la contrebande de guerre.

D'après la manière de voir du Gouvernement néerlandais, ni la noix de muscade saisie à bord du vapeur Alcinous au Havre et à bord du vapeur Sitoebondo à Marseille, ni la cannelle et le poivre saisis à bord de ce même bateau, ne sauraient être considérées comme des denrées alimentaires visées par le paragraphe 2 de la liste

H1572 – 0053

de contrebande. Le Gouvernement néerlandais se demande également comment les autorités françaises ont cru pouvoir saisir les „cocoskoeken", qui d'après la manière de voir du Gouvernement néerlandais ne tombent sous aucune des catégories énumérées. Pour ce qui concerne le phosphate, cet article non plus ne peut être considéré comme de la contrebande selon les listes françaises mêmes. Si le Gouvernement français croyait pouvoir considérer cet article comme un élément dans la production de denrées alimentaires, le Gouvernement néerlandais ne saurait partager cette manière de voir. Le phosphate, qui constitue un engrais pour la culture, ne pourrait tomber sous la définition des articles de contrebande conditionelle, c'est-à-dire d'articles destinés à la force armée.

H1572 – 0054

51.

Antwortnote des französischen Ministerpräsidenten und Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 24. Januar 1940 an den niederländischen Gesandten in Paris auf dessen Antwortnote vom 4. Dezember 1939[1]).

A la date du 4 décembre dernier, vous avez bien voulu m'exposer la manière dont le Gouvernement néerlandais envisageait diverses questions liées à l'exercice du droit de Prise maritime, spécialement en ce qui concerne les caractères propres des deux catégories de Contrebande et leur étendue réciproque. En présence des divergences qui apparaissaient à cet égard avec les vues définies dans ma note du 28 octobre dernier, vous manifestiez la crainte que le commerce neutre ne souffrît injustement de la conception qu'avait le Gouvernement français des droits des belligérants en cette matière. Vous me signaliez en outre quelques cas particuliers qui vous semblaient révéler une extension abusive de la notion de contrebande.

Je n'avais pas manqué de soumettre à une étude attentive les divers points soulevés par votre communication. Il n'est pas apparu cependant au Gouvernement Français que quels que fussent les écarts qui pouvaient subsister entre les vues des deux Gouvernements sur les problèmes envisagés, les intérêts légitimes du commerce néerlandais pussent être injustement lésés par les modes actuels d'application d'un contrôle indispensable à la conduite des hostilités. Quoique ne pouvant songer à sacrifier les droits qu'il tient des usages internationaux, le Gouvernement français n'a jamais perdu de vue ceux qui sont reconnus au commerce neutre en temps de guerre et, il garde dans l'usage qu'il fait de ces droits, le constant souci de ménager les intérêts du commerce et de la navigation neutres.

En ce qui concerne les cas concrets que vous aviez bien voulu me signaler il est à noter, tout d'abord, qu'ils ne représentent qu'une part très faible du volume total des marchandises examinées. Il ne semble pas d'autre part que le caractère de denrée alimentaire puisse être contesté en ce qui concerne la noix de muscade, la canelle et le poivre, puisqu'aucune autre utilisation de ces produits ne semble exister. Le „Cocoskoeken" qui sert à fabriquer une graisse alimentaire et des tourteaux pour le bétail, constitue à ce double titre de la contrebande. Les phosphates servent non seulement à la production des denrées alimentaires, mais on peut en extraire facilement des sels utilisés dans des produits de guerre. Quant à l'écorce de quinquina, elle peut servir sans doute à la préparation de la quinine, mais elle est en outre largement utilisés dans tous les pays pour fabriquer diverses boissons et apéritifs qui rentrent dans la catégorie des produits alimentaires.

Il ne semble pas qu'en saisissant les produits susvisés, le Gouvernement français se soit mis en contradiction avec sa propre définition des diverses sortes de contrebande, qui comprennent notamment toutes sortes de vivres, denrées alimentaires, denrées destinées à l'alimentation des animaux, fourrages, ainsi que des objets et matières utilisés pour leur production.

Sans méconnaître la gêne qu'apporte au commerce neutre un conflit aussi généralisé que la présente guerre, le Gouvernement Français ne croit pas qu'elle soit plus grande que celle qui a pu résulter des précédentes guerres. En acceptant les garanties offertes par des commerçants de bonne foi, en mettant en application le système des navicerts, les autorités françaises ont montré leur désir de réduire au minimum la perte de temps consécutive à tout contrôle naval; elles croient qu'en persévérant dans cette voie elles pourront arriver à une heureuse harmonisation des intérêts en présence.

(Beschluß der Konferenz der Außenminister der Amerikanischen Republiken in Panama vom 3. Oktober 1939 gegen die Banngutlisten der Kriegführenden[2]).

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 32.
[2]) Siehe oben Nr. 46.

c) Deutschland

52.

Gesetz zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 betreffend unbedingtes Banngut[1]).

Die Reichsregierung hat in dem Bestreben, den friedlichen Seehandel soweit irgend angängig zu schonen, in der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1585) nur diejenigen für das feindliche Gebiet oder für die feindliche Streitmacht bestimmten Gegenstände und Stoffe zum unbedingten Banngut erklärt, die unmittelbar der Land-, See- oder Luftrüstung dienen. Nachdem die britische Regierung jedoch eine Liste des unbedingten Bannguts aufgestellt hat, die weit über diesen Rahmen hinausgeht, sieht sich die Reichsregierung gezwungen, den Kreis des unbedingten Banngutes ebenfalls zu erweitern.

Die Reichsregierung hat daher das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Artikel 1.

Als Banngut (unbedingtes Banngut) werden folgende Gegenstände und Stoffe angesehen, wenn sie für das feindliche Gebiet oder für die feindliche Streitmacht bestimmt sind:

1. Waffen jeder Art, ihre Bestandteile und ihr Zubehör.
2. Munition und Munitionsteile, Bomben, Torpedos, Minen und andere Arten von Geschossen, die für das Abschießen oder Abwerfen dieser Geschosse bestimmten Vorrichtungen; Pulver und Sprengstoffe einschließlich Sprengkapseln und Zündmittel.
3. Kriegsschiffe aller Art, ihre Bestandteile und ihr Zubehör.
4. Kriegsluftfahrzeuge aller Art, ihre Bestandteile und ihr Zubehör; Flugzeugmotoren.
5. Kampfwagen, Panzerkraftwagen und Panzerzüge, Panzerplatten jeder Art.
6. Chemische Kampfstoffe; die zu ihrem Abschießen oder Abblasen bestimmten Vorrichtungen und Maschinen.
7. Militärische Kleidungs- und Ausrüstungsgegenstände.
8. Nachrichten-, Signal- und militärische Beleuchtungsmittel und ihre Bestandteile.
9. Transport- und Verkehrsmittel und ihre Bestandteile; Zug-, Last- und Reittiere.
10. Kraft- und Heizstoffe aller Art, Schmieröle.
11. Gold, Silber, Zahlungsmittel, Schuldurkunden.
12. Geräte, Werkzeuge, Maschinen und Stoffe zur Herstellung oder zum Gebrauch der in den Nr. 1 bis 11 genannten Gegenstände und Erzeugnisse.

Artikel 2.

Artikel 1 dieses Gesetzes wird Artikel 22 Abs. 1 der Prisenordnung.

Artikel 3.

Dieses Gesetz tritt mit seiner Verkündung in Kraft.

Führerhauptquartier, den 12. September 1939.

Der Führer und Reichskanzler
Adolf Hitler

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht
Keitel

Der Reichsminister des Auswärtigen
von Ribbentrop

Der Reichsminister der Justiz
Dr. Gürtner

H1572 – 0055

[1]) Reichsgesetzblatt 1939 I, S. 1751.

53.

Bekanntmachung der Reichsregierung vom 12. September 1939 über bedingtes Banngut[1]).

Nachdem die britische Regierung eine Liste bedingten Bannguts aufgestellt und in diese Lebensmittel und andere lebenswichtige Güter aufgenommen hat, sieht sich die Reichsregierung gezwungen, nunmehr auch ihrerseits entsprechend zu verfahren.

Es wird daher folgendes bekanntgemacht:

Als Banngut (bedingtes Banngut) werden unter den Voraussetzungen des Artikels 24 der Prisenordnung vom 28. August 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1585) folgende Gegenstände und Stoffe angesehen:

Nahrungsmittel (einschließlich lebende Tiere), Genußmittel, Futtermittel und Kleidung, Gegenstände und Stoffe, die zu ihrer Herstellung gebraucht werden.

Diese Bekanntmachung tritt mit dem 14. September 1939 in Kraft.

Berlin, den 12. September 1939.

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht
Keitel

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine
Raeder

Der Reichsminister des Auswärtigen
von Ribbentrop

Der Reichsminister der Justiz
Dr. Gürtner

(Deutsche Pressemeldung über eine Unterredung des Großadmirals Raeder mit einem Vertreter des „Algemeenen Handelsblad" vom 19. Oktober 1939 betreffend u. a. die deutsche und britische Banngutliste[2]).

H1572 – 0056

54.

Protestnote der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 12. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die deutsche Banngutliste[3]).

Les listes de contrebande absolue et conditionnelle communiquées par le Gouvernement allemand, appellent de la part du Gouvernement néerlandais les observations suivantes.

En premier lieu le domaine des articles de contrebande se trouve étendu à l'infini par le fait que sont désignés comme contrebande non seulement certains articles spécifiés, mais encore les instruments et les matériaux qui sont utilisés dans la fabrication de ces articles.

Sous ce rapport, il est à remarquer que, tandis que, par exemple, des métaux ne sont pas comme tels désignés comme contrebande, presque tous les métaux tombent sous le coup des indications susvisées. De même, quoique le caoutchouc n'ait pas été énuméré spécialement, les listes allemandes ont pour effet que le caoutchouc tombe sous la désignation d'articles nécessaires pour la fabrication de moyens de transport. A un titre analogue, le bois peut être considéré comme contrebande absolue par les autorités allemandes et les tribunaux des prises allemands. Il n'existe presque aucune matière qui ne tombe sous les définitions extrêmement étendues des listes susvisées.

[1]) Reichsgesetzblatt 1939 I, S. 1752.
[2]) Siehe oben Nr. 3.
[3]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 12 f.

Le système suivi dans la liste de contrebande donne lieu à une incertitude inadmissible pour la navigation et le commerce neutre et laisse d'autre part aux belligérants la plus grande liberté pour l'arrêt des navires et des cargaisons.

Le principe qui de tout temps a été à la base de la distinction entre la contrebande absolue et relative est que sont articles de contrebande absolue les articles qui par leur caractère doivent être considérés comme étant exclusivement employés à la guerre, tandis que sont à considérer comme articles de contrebande conditionnelle les articles qui par leur caractère sont susceptibles de servir aux usages de la guerre comme à des usages pacifiques et qui ne peuvent être traités comme contrebande et capturés que s'il est établi qu'ils sont destinés aux forces armées.

Cette distinction, renonnue depuis longtemps par le droit des gens et se basant sur un principe parfaitement raisonnable, doit être respectée.

Par l'application de ces listes de contrebande, nombre d'articles pourraient être traités par les autorités allemandes comme contrebande absolue, dont il est certain qu'ils sont indispensables pour la vie du peuple tout entier, pour le commerce, l'industrie et le trafic, là où ces activités n'ont rien à faire avec l'appareil militaire.

Tandis que la pratique du droit des gens laisse aux belligérants une certaine latitude dans l'établissement de listes de contrebande, on ne devra pas perdre de vue les limitations que le droit des gens leur impose. Les listes touchent directement aux droits et aux intérêts des neutres. Ceci est particulièrement évident si l'on considère qu'un navire neutre serait confiscable dans le cas où une certaine proportion de la cargaison (selon la déclaration de Londres la moitié de la cargaison) constituerait de la contrebande. La confiscabilité du navire qui dépend de ce qui doit être considéré comme contrebande de guerre ne saurait dépendre du bon vouloir des belligérants mais doit être liée aux principes du droit des gens. Il ne faut pas perdre de vue que le droit des belligérants de saisir la contrebande constitue une exception au principe de la liberté des mers. Etant une exception, il convient de l'interpréter d'une manière restrictive.

Le Gouvernement néerlandais doit se réserver ses droits pour les cas où il apparaîtrait que par l'application de ces listes de contrebande les intérêts de sujets néerlandais seraient endommagés contrairement au droit des gens.

55.

Note des argentinischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 18. September 1939 an den deutschen Geschäftsträger in Buenos Aires gegen die deutsche Banngutliste[1]).

(Übersetzung.)

Ich habe die Ehre, Euer Hochwohlgeboren den Empfang der Note vom 16. d. M. zu bestätigen, mit der Sie die Güte hatten, die Änderung der deutschen Prisenordnung vom 14. d. M. mitzuteilen, die mit ihrer Verkündigung in Kraft trat und die für das Gebiet feindlicher Mächte bestimmte Waren und Rohstoffe bezeichnet, welche die Reichsregierung als unbedingtes Banngut betrachtet.

Ferner teilte der Herr Geschäftsträger den Inhalt der Veröffentlichung vom 12. d. M. mit, durch die die deutsche Regierung als bedingtes Banngut „Lebensmittel (einschließlich lebender Tiere), Nahrungsmittel, Futtermittel, Bekleidungsgegenstände und die Waren und Rohstoffe für deren Herstellung" bezeichnet.

Indem ich von der vorgenannten Mitteilung Kenntnis nehme, muß ich Euer Hochwohlgeboren zum Ausdruck bringen, daß die argentinische Regierung bezüglich der Liste des bedingten Banngutes alle notwendigen Vorbehalte macht, soweit sie die Ausfuhr einer Reihe von Ernährungserzeugnissen berührt, die zur besonderen landwirtschaftlichen Erzeugung Argentiniens gehören, und bezüglich deren dieses Land über rechtserhebliche Tatsachen und ausführliche und bestimmte Erklärungen verfügt.

So hat die VI. Panamerikanische Konferenz in Habana im Jahre 1928 auf Initiative der argentinischen Delegation einen Schlußabsatz in Artikel 16 über das Abkommen bezüglich der Neutralität im Seekriege eingesetzt, der folgenden Wortlaut enthielt: „Dem neutralen Staat ist es verboten: a) dem Kriegführenden direkt oder indirekt, aus welchem Grunde auch immer, Kriegsschiffe, Munition oder irgendwelches andere Kriegsmaterial zuzuführen, und b) ihm Anleihen zu gewähren und ihm während der Kriegsdauer Kredite zu eröffnen. In dieses Verbot sind nicht die Kredite eingeschlossen, die ein neutraler Staat gewährt, um den Verkauf oder den Export seiner Nahrungsmittelerzeugnisse und Rohstoffe zu erleichtern."

Mit dem gleichen Grundgedanken machte die argentinische Delegation in der Friedenskonferenz von Buenos Aires im Jahre 1936 bei der Unterschrift des Entwurfs des Abkommens über die Erfüllung der zwischen den amerikanischen Staaten bestehenden Verträge folgende Vorbehalte: „Zu Artikel 6: Keinesfalls dürfen als Kriegskonterbande Nahrungsmittel und Rohstoffe angesehen werden, die für die Zivilbevölkerung der kriegführenden Länder bestimmt sind, noch darf die Pflicht bestehen, die Gewährung von Krediten für den Ankauf dieser Lebensmittel oder Rohstoffe für die erwähnten Empfänger zu verbieten".

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

Es muß hinzugefügt werden, daß der gleiche Vorbehalt von der argentinischen Regierung bei der Abrüstungskonferenz von 1932 eingelegt wurde.

Schließlich muß ich Euer Hochwohlgeboren mitteilen, daß gerade kraft dieser Grundsätze im Jahre 1918, d. h. mitten im europäischen Kriege, die argentinische Regierung ohne Einspruch der kriegführenden Mächte den Regierungen Frankreichs und Großbritanniens einen Kredit von 200 Millionen Goldpesos für den Ankauf von Getreide gewähren konnte, ohne daß dadurch die Stellung Argentiniens als neutrale Macht berührt worden wäre.

Indem ich hierdurch die Stellungnahme der argentinischen Regierung gegenüber der Notifikation, welche ich beantworte, festlegte, habe ich die Ehre, dem Herrn Geschäftsträger die Versicherung meiner vorzüglichsten Hochachtung zu übermitteln.

(Beschluß der Konferenz der Außenminister der Amerikanischen Republiken in Panama vom 3. Oktober 1939 gegen die Banngutlisten der Kriegführenden[1]).

56.

Drahtbericht des deutschen Botschafters in Rio de Janeiro vom 8. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über den brasilianischen Einspruch gegen die deutsche Banngutliste[2]).

Auf Mitteilung wegen Änderung deutscher Prisenordnung hat brasilianische Regierung notifiziert, daß sie ernstesten Einspruch erhebt und die deutsche Regierung für alle direkten oder indirekten Schäden, welche die Anwendung dieses Gesetzes der Freiheit des brasilianischen Seehandels verursachen kann, verantwortlich macht.

Auf eine mündliche Rückfrage erklärte mir der Außenminister, daß die brasilianische Regierung damit nur ihre grundsätzliche Stellungnahme zur Wahrung der brasilianischen Interessen ausdrücken wolle, daß sie jedoch der englischen Regierung eine viel längere und schärfere Note übersandt habe.

57.

Mitteilung des Auswärtigen Amts vom 6. Oktober 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine über den uruguayischen Protest gegen die deutsche Banngutliste[3]).

Auf die Bekanntgabe des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung und der Bekanntmachung über bedingtes Banngut vom 12. September 1939 (Reichsgesetzblatt I Nr. 176) hat die Regierung von Uruguay der deutschen Gesandtschaft in Montevideo geantwortet, daß die uruguayische Gesetzgebung nur absolute und relative Konterbande gemäß der Londoner Deklaration über das Seekriegsrecht vom 26. Februar 1909 kenne. Uruguay werde auf seinem Recht bestehen, mit beiden kriegführenden Parteien Handel zu treiben, soweit Waren der Freiliste in Betracht kommen.

58.

Note des peruanischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 10. Oktober 1939 an den deutschen Gesandten in Lima gegen die deutsche Banngutliste[4]).

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, Ew. Excellenz den Empfang Ihrer Note Nr. 130 vom 30. September d. J. zu bestätigen, in welcher Sie mir im Auftrage Ihrer Regierung den Text der in der deutschen Prisengesetzgebung eingeführten Änderungen betreffend unbedingtes und bedingtes Banngut mitteilen, die am 14. September in Kraft gesetzt wurden.

---

[1]) Siehe oben Nr. 46.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0058

Indem ich von den von der deutschen Regierung verfügten gesetzlichen Bestimmungen Kenntnis nehme, sehe ich mich veranlaßt, Ew. Excellenz erklären zu müssen, daß sich dieselben im Widerspruch mit den internationalen Grundsätzen befinden, die in der letzte Panamerikanischen Konferez in Panama von allen Staaten dieses Kontinents angenommen wurden. Ich muß daher alle Rechte vorbehalten, die aus der Stellung Perus als neutraler Macht herrühren.

H1572 – 0059

59.

Note des iranischen Außenministeriums vom 26. September 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Teheran gegen die deutsche Banngutliste[1]).

(Übersetzung.)

Mit dem Ausdruck seiner Empfehlung und auf die beiden Verbalnoten vom 21. September 1939 betreffend Güter, die seitens der Reichsregierung als Konterbande angekündigt worden sind, beehrt sich das Kais. Iranische Außenministerium, folgendes mitzuteilen.

Da die Kais. Iranische Regierung anläßlich derzeitigen Krieges ihre Neutralität erklärt hat und beabsichtigt, unter Wahrung der Neutralitätsgrundsätze, ihre Handelsbeziehungen — ohne irgendeine besondere Rücksicht — mit sämtlichen Ländern fortzusetzen, erhebt sie daher Einspruch gegen diesen Beschluß der Reichsregierung, der den iranischen Außenhandel und die Neutralitätsrechte des Landes schädigen könnte.

Es wird außerdem hinzugefügt, da die Liste der als Konterbande anzusehenden Güter sehr umfassend ist und Waren enthält, die für den allgemeinen Gebrauch bestimmt sind, bedauert die Kais. Iranische Regierung, die übersandte Liste nicht anzuerkennen. Für den Fall einer Schädigung des iranischen Handels wird die iranische Regierung entsprechende Ersatzansprüche stellen.

60.

Verlautbarung des Deutschen Dienstes vom 26. September 1939 über die Bannguteigenschaft von Holz und Zellulose[2]).

1. Nachdem England seiner Piratentradition gemäß, unter Mißachtung des Völkerrechts, gleich zu Beginn des Krieges eine Konterbandenliste veröffentlichte, die weit über die sich streng an das Völkerrecht haltenden Bestimmungen der deutschen Prisenordnung hinausging, hat Deutschland in berechtigter Gegenwehr durch das Gesetz zur Änderung der Prisenordnung vom 12. 9. (Reichsgesetzblatt 1939, S. 1751) zu entsprechenden Verteidigungsmaßnahmen greifen müssen.

2. Die in dem Gesetz vom 12. 9. enthaltene Banngutliste ist sämtlichen neutralen Mächten durch die deutschen diplomatischen Vertretungen notifiziert worden.

3. Gemäß Art. 1, Ziffer 1, in Verbindung mit Ziffer 12 dieses Gesetzes werden Stoffe, die zur Herstellung von Pulver und Sprengstoffen dienen können, als unbedingtes Banngut angesehen.

4. Zellulose ist ein Stoff, der in weitestem Umfang zur Herstellung von Sprengstoffen verwandt wird.

5. Der Hinweis einiger ausländischer Presseorgane darauf, man sei gutgläubig der Meinung gewesen, daß Zellulose kein Banngut sei, wird nur durch die Annahme verständlich, daß den Beteiligten offenbar die erforderlichen chemisch-technischen Kenntnisse fehlten. Für jeden Fachmann mußte sich dagegen aus der den neutralen Mächten notifizierten Banngutliste die unbedingte Banngüteigenschaft von Zellulose eindeutig ergeben. Im übrigen folgt auch hier Deutschland lediglich dem Beispiel Englands, wo bereits am 15. 9. offiziell erklärt wurde, daß ein neutraler Dampfer mit einer Ladung von einer für Deutschland bestimmten Papiermasse aufgebracht worden sei.

6. Die deutschen U-Boot-Kommandanten haben daher nur pflichtgemäß gehandelt, wenn sie die Weiterbeförderung der Zelluloseladungen nach England verhindert haben. Denn von dort wäre die Zellulose in Form von gegen die deutschen Frontsoldaten eingesetzten Sprengstoffen zurückgekommen.

Im Einklang mit den Bestimmungen des Seekriegsrechts und der ritterlichen Tradition der deutschen Kriegsmarine entsprechend ist den Besatzungen gegenüber, die sämtlich gerettet worden sind, mit größter Schonung vorgegangen worden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) DNB. vom 26. September 1939.

7. Auch Holz ist dann unbedingtes Banngut, wenn es als Stoff anzusehen ist, der für die Herstellung der in Art. 1 Ziff. 1—10 des Gesetzes vom 12. 9. aufgezählten unbedingten Bannwaren geeignet ist. Als Beispiel sei nur genannt Grubenholz, das für die Förderung der in Art. 1 Ziff. 10 als unbedingtes Banngut bezeichneten Heizstoffe benötigt wird.

8. Jeder durch deutsche Seestreitkräfte in Ausübung des Prisenrechts geschädigte Neutrale hat die Möglichkeit, sich an den deutschen Prisenhof in Hamburg zu wenden, der in einer Besetzung mit unabhängigen Richtern alle Beschwerdefälle in objektivster Weise nachprüfen und entscheiden wird.

9. Wenn der von England in gewissenloser und leichtfertiger Weise angezettelte unsinnige Krieg den Handel der neutralen Mächte zu Deutschlands größtem Bedauern auf das schwerste schädigt und gefährdet, so wissen diese neutralen Mächte jedenfalls, wo die unverbesserlichen Kriegshetzer sitzen, die von bequemen Bürostühlen aus ihre Entschlossenheit betonen, den wahrhaft konstruktiven Friedenskräften Europas einen „jahrelangen" Krieg aufzuzwingen.

Wenn daher Deutschland, das im Westen keinerlei Kriegsziele besitzt und sich lediglich gegen die englische Aggression verteidigt, die für die Engländer zur mutwilligen Fortsetzung des Krieges notwendigen Zufuhren sperrt, so leistet es der Wiederherstellung des Weltfriedens und damit den Interessen aller neutralen Länder, die eine rasche Beendigung des Krieges herbeisehnen, den größten Dienst.

61.

Mitteilung des deutschen Auswärtigen Amts vom 27. September 1939 an die deutschen Gesandtschaften in Stockholm, Helsinki, Riga, Reval, Kopenhagen, Oslo und Kaunas betreffend die Bannguteigenschaft von Holz, Holzmasse und Pappe[1]).

Zur Information und Verwertung auf Anfragen:

I. Vorbehaltlich Entscheidung deutscher Prisengerichte im Einzelfall werden von zuständigen deutschen Stellen als unbedingte Bannware betrachtet:

1. Holz jeder Art, mit Ausnahme von Edelholz und Faßdauben.
2. Holzmasse, Holzschliff und Zellulose.
3. Pappe zu Bauzwecken und Kraftpapier.

II. Dagegen werden nach z. Z. geltenden Bestimmungen nicht als Bannware anzusehen sein:

1. Holzmöbel und Stuhlsitze.
2. Papier, auch gewöhnliches Packpapier.

III. Erläuterungen:

Zu I 1.: also insbesondere Grubenholz, Schwellen, Schnitt- und Bauholz, Bretter und Planken, Papierholz, Sperrholz, Rundholz, Sparren, Furnierplatten, Kistenbretter und Kistenteile.

IV. Bei anderen Holzwaren als zu II 1. kann über Bannwareneigenschaft nur im Einzelfall entschieden werden.

62.

Notiz des deutschen Auswärtigen Amts vom 30. September 1939 an die norwegische Gesandtschaft in Berlin betreffend die Bannguteigenschaft von Holzmasse[2]).

Nach den eingezogenen Erkundigungen kann Holzmasse (mechanisch bereiteter Holzstoff, Holzschliff) nach Aufbereitung zu Zellstoff ohne weiteres zur Pulverfabrikation Verwendung finden. Holzmasse ist daher, vorbehaltlich der Entscheidung der zuständigen Prisengerichte, als Banngut anzusehen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0060

63.

Antwortnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 10. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt auf dessen Notiz vom 30. September 1939[1]).

In einer an die Gesandtschaft gerichteten Notiz vom 30. v. M. hat das Auswärtige Amt — in Beantwortung einer Anfrage — mitgeteilt, daß, nach den eingezogenen Erkundigungen, Holzmasse (mechanisch bereiteter Holzstoff, Holzschliff) nach Aufbereitung zu Zellstoff ohne weiteres zur Pulverfabrikation Verwendung finden kann, und daß Holzmasse daher, vorbehaltlich der Entscheidung der zuständigen Prisengerichte, als Banngut anzusehen ist.

Aus diesem Anlaß beehrt sich die Königlich Norwegische Gesandtschaft mitzuteilen, daß es von sachverständiger Seite in Norwegen entschieden bestritten wird, daß Holzmasse zu Zellstoff aufbereitet und daraufhin zur Pulverfabrikation verwendet werden kann.

Die Holzmasse wird zur Herstellung von Zeitungspapier verwendet, das aus etwa 75 % Holzmasse und etwa 25 % Zellstoff besteht.

Holzmasse ist übrigens auf der englischen Banngutliste nicht angeführt.

Unter Bezugnahme auf Obenstehendes beehrt sich die Königlich Norwegische Gesandtschaft auftragsgemäß, die gütige Vermittlung des Auswärtigen Amts ganz ergebenst in Anspruch zu nehmen, damit die Frage betreffend die Eigenschaft von Holzmasse im Sinne der deutschen Gesetzgebung über die Prisenordnung einer erneuten Prüfung unterzogen werden möge.

64.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 30. November 1939 an die norwegische Gesandtschaft in Berlin auf deren Antwortnote vom 10. Oktober 1939[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Norwegischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 10. Oktober 1939 — Nr. 274 —, betreffend die Behandlung von Holzmasse als Banngut, folgendes mitzuteilen:

Nach dem Wortlaut und Sinn der deutschen Prisenbestimmungen wird Holz jeder Art und jeder Form, also auch Holzmasse, von den zuständigen militärischen Stellen als Banngut angesehen. Diese Beurteilung unterliegt allerdings der Nachprüfung der deutschen Prisengerichte, die bei ihren Entscheidungen unabhängig sind. Bisher haben die Prisengerichte noch nicht Gelegenheit gehabt, sich mit der Frage der Behandlung von Holzmasse zu befassen.

H1572 – 0061

65.

Note des deutschen Auswärtigen Amts vom 29. Dezember 1939 an die norwegische Gesandtschaft in Berlin betreffend die Bannguteigenschaft von Holzmasse[3]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Norwegischen Gesandtschaft in Berlin auf die Verbalnote vom 20. November d. J. Nr. 323 betreffend mechanische und chemische Holzmasse als Banngut, mitzuteilen, daß der Prisenhof in Hamburg in seiner öffentlichen Sitzung am 14. Dezember in den Urteilen betreffend die Schiffe „Minna", „Mercia" und „Britt" für Recht erkannt hat, daß sowohl mechanische wie auch chemische Holzmasse als Banngut im Sinne des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 anzusehen sind.

66.

Antwortnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 12. Januar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt auf dessen Note vom 29. Dezember 1939[4]).

Bezugnehmend auf die Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 29. v. M. (RS 1013), beehrt sich die Kgl. Norwegische Gesandtschaft auftragsgemäß, dem Auswärtigen Amt folgendes ganz ergebenst mitzuteilen:

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

In der oben genannten Verbalnote des Auswärtigen Amts ist die Erklärung, die der deutsche Geschäftsträger in Oslo dem Kgl. Norwegischen Ministerium des Äußeren gegenüber am 18. September 1939 abgegeben hat, nicht erwähnt worden (in der diesseitigen Verbalnote vom 20. November 1939, Nr. 323, war das Datum dieser Erklärung irrtümlicherweise als 18. Oktober 1939 angegeben worden).

Durch diese vom deutschen Geschäftsträger am 18. September v. J. abgegebene Erklärung hat die deutsche Regierung zugesagt, die Banngutlisten aufheben oder einschränken zu wollen im gleichen Umfange, in welchem England seine Banngutlisten aufhebt oder einschränkt. Die Gesandtschaft ist deshalb beauftragt worden, beim Auswärtigen Amt anzufragen, inwieweit die deutsche Regierung mit der norwegischen Regierung nicht darüber einig ist, daß die Zusage, die in der oben genannten Erklärung des deutschen Geschäftsträgers gegeben worden ist, zur Folge haben muß, daß Holzmassen, mit Ausnahme von Rayonmasse, deutscherseits künftig als Banngut nicht zu betrachten ist.

Die norwegische Regierung ist sich darüber im klaren, daß, solange Holzmasse von den deutschen Banngutlisten nicht gestrichen worden ist — oder es auf andere Weise zum Ausdruck gebracht worden ist, daß Holzmasse von den Banngutwaren ausgenommen werden soll —, sich dann der Prisengerichtshof in seiner Auslegung an den gegenwärtigen Wortlaut der Bestimmungen halten muß. Die Tatsache, daß der Prisengerichtshof den Wortlaut der Banngutlisten in der gegenwärtigen Fassung in der Weise auslegt, daß die Banngutlisten Holzmasse umfassen, schließt an sich nicht aus, daß die Behörde, die die Banngutlisten festgesetzt hat, Änderungen in diesen Listen vornimmt. Das ist in der obengenannten Erklärung des deutschen Geschäftsträgers vom 18. September direkt zum Ausdruck gebracht worden. In der diesseitigen Verbalnote vom 20. November 1939, Nr. 323, hatte die Gesandtschaft, im Auftrage ihrer Regierung, die deutschen Behörden gebeten, eine solche Änderung betreffend Holzmasse herbeizuführen. Die Gesandtschaft beehrt sich auftragsgemäß, diese Bitte zu wiederholen. In welcher Form die Änderung vorgenommen wird, ist eine Frage von untergeordneter Bedeutung.

67.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 15. Februar 1940 an die norwegische Gesandtschaft in Berlin auf deren Antwortnote vom 12. Januar 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Norwegischen Gesandtschaft auf ihre Verbalnote Nr. 12 vom 12. Januar 1940 folgendes mitzuteilen:

Die Kgl. Norwegische Gesandtschaft hat ihre Bitte, die Reichsregierung möge Holzmasse mit Ausnahme von Rayonmasse von den deutschen Banngutlisten streichen, u. a. mit dem Hinweis auf eine Erklärung begründet, die der deutsche Geschäftsträger in Oslo am 18. September v. J. im norwegischen Außenministerium abgegeben habe.

Durch Rückfrage bei der Gesandtschaft in Oslo ist jedoch festgestellt worden, daß die von dem damaligen deutschen Geschäftsträger am 18. September in Oslo auftragsgemäß im Zusammenhang mit der Mitteilung des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. 9. 1939 und der Bekanntmachung über bedingtes Banngut abgegebene Erklärung nicht den in der norwegischen Verbalnote mitgeteilten Wortlaut gehabt hat. Der deutsche Geschäftsträger hat vielmehr zum Ausdruck gebracht, daß die neuen deutschen Maßnahmen eine Folge des seit Kriegsbeginn von England gegen Deutschland geübten Verfahrens darstellen und daß sie keinesfalls gegen die Neutralen, sondern nur gegen England gerichtet seien. Deutschland sei bereit, diese Maßnahme in gleichem Umfange aufzuheben oder einzuschränken, in welchem England seine gegen die neutrale Zufuhr nach Deutschland getroffenen Maßnahmen aufhebe oder einschränke.

In der Zwischenzeit hat England seine gegen die neutrale Zufuhr nach Deutschland gerichteten Maßnahmen nicht etwa aufgehoben oder eingeschränkt, sondern im Gegenteil durch seine völkerrechtswidrige Blockade des deutschen Exports eine weitere Verschärfung des Seehandelskrieges herbeigeführt. Die Reichsregierung ist daher leider nicht in der Lage, ihre eigenen Maßnahmen auf diesem Gebiet aufzuheben oder einzuschränken. Sie bedauert, dem Wunsch der Kgl. Norwegischen Regierung, die deutsche Banngutliste möge so abgeändert werden, daß Papiermasse nicht als Banngut behandelt wird, nicht nachkommen zu können.

H1572 – 0062

68.

Note der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 7. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Bannguteigenschaft von Packpapier und Pappen[2]).

Es ist festgestellt worden, daß die britischen Behörden in der Praxis Kraftpapier (Packpapier) und Pappen nicht als Banngut behandeln.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0063

Die Königlich Norwegische Gesandtschaft beehrt sich, im Auftrage ihrer Regierung um die sehr gefällige Vermittlung des Auswärtigen Amts ergebenst zu bitten, damit die zuständigen deutschen Behörden auf Grund der genannten Feststellung eine Zusage dahin abgeben, daß Kraftpapier (Packpapier) und Pappen in der Zukunft nicht als Banngut betrachtet werden.

Die Gesandtschaft erlaubt sich, die Erklärung in Erinnerung zu bringen, die der deutsche Geschäftsträger in Oslo dem Königlichen Ministerium des Äußern gegenüber am 18. September d. J. abgegeben hat, die die Zusage enthält, daß Deutschland bereit ist, den Umfang der Banngutbestimmungen in demselben Grad zu beschränken, in dem Großbritannien die entsprechenden Bestimmungen beschränkt.

Die Ausfuhr von Kraftpapier (Packpapier) und Pappen ist für Norwegen von großer Bedeutung. Die Königliche Regierung würde es begrüßen, wenn die deutschen Behörden dazu willig sind, eine Beschränkung, wie oben erwähnt, der Hindernisse für den neutralen Handel vorzunehmen.

69.

Memorandum der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 20. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Behandlung von Tabak als Banngut[1]).

Following an assertion made in the United States Senate some days ago that tobacco had been placed on the German contraband list, the German Embassy in Washington issued a statement reading in part as follows:

»Tobacco will be considered as conditional contraband by Germany only when and if it should be included in the British list of conditional contraband.«

The British Embassy in Washington has advised the Department of State informally that tobacco does not appear on the British contraband list nor is it regarded as contraband by the British Government.

The Department of State is interested in ascertaining whether the appropriate German authorities would not be disposed to give the Embassy a statement which might be issued to the press clarifying the statue of tobacco.

Einzelfälle.

„Arendskerk"[2]), „Burgerdijk"[3]), „Diamantis"[4]), „Enid"[5]), „Gertrud Bratt"[6]), „Gustav Adolf" und „Vistula"[7]), „Nyland"[8]), „Sliedrecht"[9]), „Suzon"[10]), „Trasyboulos"[11]), „Uruguay"[12]).

d) Ägypten

70.

Proklamation des ägyptischen Ministerpräsidenten vom 8. Oktober 1939 betreffend die Einführung einer Exportdeklaration für Banngutwaren[13]).

Proclamation No. 12 édictant l'obligation d'une déclaration complémentaire à l'exportation.

Nous, Aly Maher pacha,

En vertu des pouvoirs qui nous sont conférés par le décret du 1er Septembre 1939 déclarant l'état de siège;

Vu le Règlement douanier du 16 février 1909 Ordonnons Ce Qui Suit:

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Siehe unten Nr. 158, 159.
[3]) Siehe unten Nr. 166.
[4]) Siehe unten Nr. 170, 171.
[5]) Siehe unten Nr. 174, 175.
[6]) Siehe unten Nr. 179, 180.
[7]) Siehe unten Nr. 185, 186.
[8]) Siehe unten Nr. 190—192.
[9]) Siehe unten Nr. 198—201.
[10]) Siehe unten Nr. 204, 205.
[11]) Siehe unten Nr. 209, 210.
[12]) Siehe unten Nr. 211—213.
[13]) „Journal Officiel" 1939, Nr. 115.

Art. 1er. — L'autorisation préalable prévue par l'article 4 du Règlement douanier du 16 février 1909 ne sera accordée pour les marchandises qui auront été déclarées contrebande de guerre par arrêté du Ministre des Finances et qui doivent être exportées, réexportées ou transbordées dans un port égyptien, qu'après présentation d'une déclaration écrite signée par le propriétaire des marchandises ou son représentant ou, en cas de transbordement, par le capitaine du navire sur lequel les marchandises sont transbordées, et indiquant le nom, adresse et nationalité du destinataire des dites marchandises.

Le déclarant devra certifier dans cette déclaration qu'à sa connaissance les marchandises ne sont pas destinées au Gouvernement du Reich Allemand ou à une personne avec laquelle toute opération, commerciale ou autre, est interdite en vertu des proclamations Nos. 6 et 8 des 14 et 19 Septembre 1939.

Art. 2. — Le déclarant sera tenu, à toute réquisition des autorités douanières, de leur fournir tous renseignements complémentaires, de leur produire toutes pièces et documents justificatifs ou de laisser procéder par elles à toutes investigations dans ses livres.

Art. 3. — Les autorités douanières pourront toujours refuser l'autorisation si elles ont des raisons de croire que le destinataire définitif des marchandises est le Gouvernement du Reich allemand ou l'une des personnes visées à l'article précédent.

Les autorités douanières pourront également suspendre l'octroi de l'autorisation si elles jugent que certaines vérifications sont nécessaires.

Art. 4. — Les marchandises qui auront fait l'objet d'une déclaration inexacte ou dont le déclarant aura refusé de satisfaire aux préscriptions de l'article 2 pourront être saisies et confisqués.

Fait, le 8 Octobre 1939

(Signé): Aly Maher.

H1572 – 0064

71.

Arrêté des ägyptischen Finanzministers vom 17. Oktober 1939 betreffend Banngutwaren[1]).

Arrêté ministériel No. 75 de 1939 relatif aux marchandises considérées comme contrebande de guerre.

LE MINISTRE DES FINANCES,

Vu l'article premier de la Proclamation No. 12 en date du 8 octobre 1939 édictant l'obligation d'une déclaration complémentaire à l'exportation;

ARRÊTE:

Art. 1er. — Aux fins d'application de la Proclamation No. 12 en date du 8 octobre 1939, sont considérées comme contrebande de guerre les articles suivants:

Phosphate en roches; scories phosphatées ou basiques;

Matières et extraits pour le tannage;

Métaux; antimoine; chrome; cobalt; cuivre; fer et acier plomb; manganèse; molybdène; nickel; étain; titane; tungestène; vanadium;

Minérais métalliques contenant les métaux désigné cidessus;

Pyrite de cuivre et fer;

Amiante (asbeste) brute ou ouvrée;

Mica brut et demi-ouvré;

Peaux brutes ou préparées; cuir factice (artificiel);

Huiles et graisses d'origine animale (y compris les huiles et graisses de poissons) ou végétale, raffinées ou non même hydrogénées;

Graines, semences, noyaux et autres fruits oléagineux;

Caoutchouc naturel ou artificiel (synthétique); guttapercha; balata; latex; caoutchouc brut; déchets de caoutchouc; caoutchouc régénéré;

Coton pur ou mélangé avec d'autres matières, brut ou ouvré d'une manière quelconque jusqu'aux fils, y compris ces derniers; tous coupons et tissus ni cousus ni confectionnés de coton pur ou mélangé;

[1]) „Journal Officiel" 1939, Nr. 127.

Chanvre y compris le chanvre factice (false hemp), pur ou mélangé avec d'autres matières, brut ou ouvré d'une manière quelconque jusqu'aux fils, y compris ces derniers. Tous coupons et tissus ni cousus ni confectionnés de chanvre pur ou mélangé. Abaca (fibres dites de Manilla), cisal et jute, purs ou mélangés; articles et sacs en jute;

Laine pure ou mélangée;

Huiles minérales brutes ou raffinées; graisse minérale, naphte (huiles minérales dérivées des goudrons de houille);

Produits de pétrole: matières lubrifiantes; liquides synthétiques.

Art. 2. — Le Directeur Général de l'Administration des Douanes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait, le 4 Ramadan 1358 (17 octobre 1939).

(Signé): Hussein Sirry.

e) Italien

72.

Königliches Dekret vom 16. Juli 1940 betreffend die italienische Banngutliste[1]).

(Übersetzung.)

Viktor Emanuel III,
von Gottes Gnaden und durch den Willen der Nation
König von Italien und Albanien,
Kaiser von Äthiopien;

Im Hinblick auf Artikel 3 Nr. 1 im Gesetz vom 31. Januar 1926 — Jahr IV, Nr. 100;

ferner im Hinblick auf die Artikel 160, 253 und 362 des Wortlauts des Kriegsgesetzes, genehmigt mit kgl. Dekret vom 8. Juli 1938 — Jahr XVI, 1415;

ferner in Ansehung des kgl. Dekrets vom 10. Juni 1940 — Jahr XVIII, Nr. 566, das die Anwendung des vorerwähnten Gesetzes regelt;

in der Erwägung schließlich, daß die britische und die französische Regierung im derzeitigen Konflikt Maßnahmen ergriffen haben, denen zufolge in die Liste der als Kriegsbanngut geltenden Gegenstände auch Gegenstände einbezogen werden, die in Artikel 159 des betreffenden Gesetzes nicht angegeben sind;

haben WIR, nach Anhörung des Ministerrates,

sowie auf Vorschlag des Duce des Faschismus
und Chefs der Regierung, im Benehmen mit den Ministern des Auswärtigen und für Italienisch-Afrika,

angeordnet und verordnen hiermit wie folgt:

ARTIKEL 1.

Für die Zeit der gegenwärtigen Feindseligkeiten gelten als Kriegsbanngut, abgesehen von den Gegenständen, die in Artikel 159 des mit kgl. Dekret vom 8. Juli 1938 — Jahr XVI, Nr. 1415 genehmigten Kriegsgesetzes angegeben sind, alle sonstigen in den von der britischen und der französischen Regierung aufgestellten Listen enthaltenen Gegenstände.

Die Liste der als Kriegsbanngut geltenden Gegenstände lautet, vorbehaltlich der Bestimmungen von Absatz 2 von Artikel 160, nun wie folgt:

ABSOLUTES BANNGUT.

1. Kriegsschiffe;
2. vollständige oder zerlegte Luftfahrzeuge;
3. Kampfwagen oder Panzerwagen und Panzerzüge;
4. Waffen und Kriegsmunition jeder Art;
5. Explosivstoffe sowie Materialien und Erzeugnisse für die chemische oder bakteriologische Kriegführung;
6. Bekleidungs- und Ausrüstungsstücke sowie militärische Gebrauchsgegenstände;
7. Treibstoffe und Schmieröle;

[1]) „Gazzetta Ufficiale" 1940. S. 3025. — Die Banngutliste ist den neutralen Regierungen bereits durch Note vom 12. Juni 1940 mitgeteilt worden.

H1572 – 0065

8. Transportmittel für den Verkehr zu Lande, zu Wasser und in der Luft, sowie die Zug-, Last- oder Reittiere;

9. Verkehrsmittel jeder Art;

10. Gerätschaften, Utensilien, Instrumente, Ausrüstungsgegenstände, geographische Karten und sonstige Karten, Zeichnungen, Maschinen, Urkunden und alle sonstigen zur Führung feindlicher Operationen geeigneten Gegenstände;

11. Gold, Silber, Hartgeld und Papiergeld, Zahlungsanweisungen und Wertpapiere;

12. die zerlegten Teile der vorgenannten Gegenstände, die Maschinen, Geräte, Triebwerke, Utensilien und Materialien und Erzeugnisse, die zur Herstellung, Reparatur oder Verwendung der in den vorstehenden Nummern angegebenen Gegenstände geeignet sind, wie auch wiederum Gegenstände, die für die Herstellung oder Verwendung der vorgenannten Maschinen, Geräte, Triebwerke, Utensilien, Materialien und Erzeugnisse in Frage kommen.

BEDINGTES BANNGUT.

Die Lebensmittel, die zur Ernährung von Mensch und Tier bestimmten Eßwaren und Futtermittel, die Fouragen, die Bekleidungsgegenstände, wie auch Gegenstände und Materialien, die zu deren Erzeugung dienen.

ARTIKEL 2.

Im Sinne der Anwendung des gegenwärtigen Dekrets gelten die im vorstehenden Artikel zum bedingten Banngut erklärten Gegenstände als Kriegsbanngut, wenn sich in irgendeiner Weise herausstellt, daß sie für die feindliche Wehrmacht oder für Verwaltungszweige des feindlichen Staates bestimmt sind.

Dieses Dekret tritt mit dem Datum seiner Veröffentlichung in Kraft.

Wir ordnen hiermit an, daß das gegenwärtige Dekret, mit dem Staatssiegel versehen, in die amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Königreichs Italien aufzunehmen ist und tragen jedem, den es angeht, auf, dasselbe zu befolgen und für seine Befolgung Sorge zu tragen.

Gegeben zu Turin, am 16. Juli 1940, Jahr XVIII.

VIKTOR EMANUEL

MUSSOLINI CIANO TERUZZI

Gesehen, der Großsiegelbewahrer: GRANDI.

2. Feindliche Bestimmung

73.

Schreiben des britischen Geschäftsträgers in Tallinn vom 11. Oktober 1939 an den estnischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend britische Prisenrechtsgrundsätze[1]).

The Estonian Legation in London have informed His Majesty's Government that the Estonian s. s. „Vilk", with a cargo of wood pulp, bound from Tallinn to New York, is now at Stettin, and that the German Government will only release the ship on an undertaking from His Majesty's Government that they will not seize the cargo.

I have been instructed by the Minister for Economic Warfare to inform Your Excellency that in no circumstances would His Majesty's Government seize cargo of neutral origin owned by a national of a neutral country on a ship sailing to a neutral country, under a neutral flag, and that it follows therefore that they would not seize the cargo in the s. s. „Vilk".

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0066

H1572 – 0067

74.

Verlautbarung des britiſchen Miniſteriums für wirtſchaftliche Kriegführung vom 29. Dezember 1939 über die priſenrechtliche Bedeutung der Orderklauſel in Konnoſſementen[1]).

There is, it is stated, a prima facie presumption of ultimate enemy destination attaching to all goods, whether originating within or without the Empire, consigned to any European country other than the United Kingdom, Eire and France on bills of lading which do not show the name of the actual buyer, not being a forwarding agent or other intermediary, of the goods. Such goods are consequently liable to seizure as prize and to the delays consequent thereon. In order to avoid the commercial difficulties which arise in some cases where bills of lading are made out to the actual buyer, the Ministry is prepared to recognise the following procedure:

(1.) Bills of lading may be made out to the order of bankers, shippers, forwarding agent or others, provided they bear the inscription „Notify A. B. (name of buyer)." They must not however, be made out simply „to order."

(2.) The name of the buyer so notified must be the name of the actual buyer of the goods and not of a forwarding agent or other intermediary.

(3.) In the case of a bill so made out (as in the case of all other bills for inward cargo to European neutrals) a declaration from the buyer named in the bill in the form approved by the Contraband Committee and obtainable from British Consulates abroad signed before and attested by a British Consul, should be forwarded to the Ministry of Economic Warfare before the arrival of the cargo at a Contraband Control base, except in the cases mentioned in para. (5) below.

(4.) In the event of its being proved to the satisfaction of the Ministry that such a declaration is for any reason unobtainable from the buyer, a similar declaration must be made by the person to whom the bills of lading are made out and a guarantee given by him or on his behalf that the goods will ultimately reach the person named as the buyer in the „notify" clause on the bill.

(5.) The above conditions do not apply to bills of lading covering raw cotton shipments to Spain which may for the time being be made out „to order" without being suspected of enemy destination. In the case of all shipments to Portugal and shipments other than raw cotton to Spain, the name of the buyer must appear on the bill in accordance with condition (1).

(6.) It must be clearly understood that compliance with the above conditions merely removes the prima facie presumption of enemy destination attaching to bills of lading which do not show the name of the actual buyer, not being a forwarding agent or other intermediary, and in no way exempts the goods from seizure if other grounds of suspicion exist.

(7.) The Ministry further wishes to make clear that it is not concerned in any way with the form of bills of lading covering shipments of goods inwards to the United Kingdom, Eire or France nor with bills covering shipments to any countries outside Europe from whatever country the goods may have been shipped. There is, therefore, no objection on the part of the Ministry to bills of lading made out „to order" in these cases.

75.

Aufzeichnung der ſchweizeriſchen Geſandtſchaft in Berlin vom 16. Oktober 1939 an das deutſche Auswärtige Amt betreffend die Behandlung ſchweizeriſcher Überſeetransporte[1]).

Die schweizerische Gesandtschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt des Deutschen Reiches unter Bezugnahme auf ihre Aufzeichnungen vom 11. und 12. Oktober betreffend Überseetransport schweizerischer Güter auf neutralen Schiffen auf Grund eingeholter ergänzender Aufschlüsse mitzuteilen, daß die in den beiden Aufzeichnungen erwähnten 7 Schiffe während der ganzen Kriegsdauer für die Schweiz gechartert sind und ausschließlich für die Schweiz bestimmte Waren führen. Die Schiffe fahren unter griechischer Flagge und die Seitenwände sind mit dem Schweizerkreuz bemalt. Die Ladung wird entweder in Genua oder in Marseille gelöscht werden. Frankreich hat für den freien Transit aller Waren ab diesen Schiffen volle Garantie erteilt.

[1]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 29. Dezember 1939.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Auf diese Aufzeichnung hat das Auswärtige Amt durch Note vom 20. Oktober 1939 erwidert, daß es die zuständigen deutschen Stellen über die Überseetransporte unterrichtet habe.

76.

Note des deutschen Auswärtigen Amts vom 22. November 1939 an die schweizerische Gesandtschaft in Berlin betreffend die Behandlung schweizerischer Überseetransporte[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der schweizerischen Gesandtschaft im Anschluß an die Verbalnote vom 20. Oktober 1939 — R 2014 — und auf die Aufzeichnung der Gesandtschaft vom 27. Oktober 1939 — 40/3—2 — betreffend den Überseetransport von Gütern, die für die Schweiz bestimmt sind, auf neutralen Schiffen folgendes mitzuteilen:

In den Aufzeichnungen der schweizerischen Gesandtschaft vom 16. und 27. Oktober d. J. — 40/2 und 40/3—2 — ist dargelegt, daß die Ladungen der in den Aufzeichnungen erwähnten, für die Schweiz gecharterten Schiffe entweder in Marseille oder in Genua gelöscht werden sollten. Der Hafen Marseille dient als Haupteinfuhrhafen der französischen Mittelmeerküste der französischen Streitmacht als Operations- und Versorgungsbasis. Wenn die für die Schweiz gecharterten Schiffe diesen Hafen anlaufen, so würde dies zur Folge haben, daß die feindliche Bestimmung der Nahrungsmittel, die die Ladung der für die Schweiz gecharterten Schiffe bilden, gem. Art. 25 Ziff. 2 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 (Reichsgesetzblatt Teil I, S. 1585) in Verbindung mit der Bekanntmachung über bedingtes Banngut vom 12. September 1939 (Reichsgesetzblatt Teil I, S. 1752) vermutet werden müßte. Es könnte ferner deutscherseits nicht die Gewähr dafür übernommen werden, daß die für die Schweiz gecharterten Schiffe bei einem Anlaufen von Marseille keinen Schaden erleiden würden, falls etwa Kampfhandlungen deutscher Seestreitkräfte gegen diesen französischen Hafen stattfinden sollten. Es wäre in einem solchen Falle weder möglich, die für die Schweiz gecharterten Schiffe rechtzeitig vor dem Beginn der Kampfhandlungen zu warnen, noch könnte sichergestellt werden, daß deutsche Seestreitkräfte im Mittelmeer rechtzeitig von der Anwesenheit der fraglichen Schiffe unterrichtet werden. Diese Schiffe würden sich vielmehr gegebenenfalls den Gefahren des Krieges aussetzen.

Die vorerwähnten Bedenken würden nicht bestehen, wenn die für die Schweiz gecharterten Schiffe einen neutralen Hafen anlaufen würden. In diesem Falle würde es einer besonderen Anweisung an die deutschen Seestreitkräfte bezüglich der fraglichen Schiffe nicht bedürfen, da neutrale Fahrzeuge ohne Banngut an Bord, die sich einwandfrei verhalten, also insbesondere nicht in feindlichem Geleit fahren, keinen Widerstand leisten, keine Täuschungshandlungen vornehmen und keine feindselige Unterstützung begehen, bei etwaiger Anhaltung durch deutsche Seestreitkräfte nach Prüfung ohnehin alsbald wieder entlassen werden.

77.

Aufzeichnung der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 5. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt in Erwiderung auf dessen Note vom 22. November 1939[2]).

In der der schweizerischen Gesandtschaft am 22. November überreichten Note — R 2060, RS 86 — äußert das Auswärtige Amt des Deutschen Reiches Bedenken gegen das Löschen der für die Schweiz bestimmten Güter im Hafen von Marseille. Diese Bedenken würden, so wird in der Note ausgeführt, nicht bestehen, wenn die von der Schweiz gecharterten Schiffe einen neutralen Hafen anlaufen würden.

Die Gesandtschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt auftragsgemäß mitzuteilen, daß die schweizerischen Behörden großen Wert darauf legen, zur Sicherstellung der Güterversorgung der Schweiz während des Krieges auch den Hafen von Marseille benutzen zu können. Der Hinweis des Auswärtigen Amtes darauf, daß gemäß Artikel 25 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 bei der Benutzung des Hafens von Marseille die feindliche Bestimmung der Güter, die die Ladung der für die Schweiz gecharterten Schiffe bilden, vermutet werden müßte, dürfte deshalb nicht zutreffend sein, da verabredungsgemäß der deutschen Regierung sämtliche von der Schweiz gecharterten Schiffe bekanntgegeben werden und die deutschen Behörden außerdem jeweils über das Auslaufen und den Bestimmungshafen dieser Schiffe orientiert werden. Der freie Transit der im Hafen von Marseille eintreffenden, für die Schweiz bestimmten Güter durch französisches Gebiet ist dem schweizerischen Bundesrat von der französischen Regierung in aller Form zugesichert worden.

Auf Grund der der schweizerischen Gesandtschaft mit Memorandum des Auswärtigen Amts vom 28. August dieses Jahres abgegebenen Erklärung, wonach die deutschen Seestreitkräfte neutrale Schiffe, „die ausschließlich zur Versorgung der Schweiz mit den für sie notwendigen Waren verwendet werden, jede Rücksicht zuteil werden lassen, die mit der Kriegslage vereinbart werden kann", hoffen die schweizerischen Behörden zuversichtlich, daß die Einwendungen der deutschen Regierung gegen die Benutzung des Hafens von Marseille nicht aufrechterhalten werden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0068

78.

Note des deutschen Auswärtigen Amts vom 31. Dezember 1939 an die schweizerische Gesandtschaft in Berlin betreffend die schweizerischen Überseetransporte[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der schweizerischen Gesandtschaft auf die Aufzeichnung vom 15. Dezember 1939 — 40/3—2 — betreffend den Überseetransport der für die Schweiz bestimmten Güter auf neutralen Schiffen das Folgende mitzuteilen:

Die deutsche Regierung hat die in der Aufzeichnung enthaltenen Darlegungen sorgfältig geprüft, bedauert aber, von ihrem in der Verbalnote vom 22. November 1939 — R 2060, RS 86 — dargelegten Standpunkt nicht abgehen zu können.

H1572 – 0069

79.

Aufzeichnung der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 15. Januar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt in Erwiderung auf dessen Note vom 31. Dezember 1939[2]).

Mit Note vom 31. v. M. — R 31 969 — ließ das Auswärtige Amt des Deutschen Reiches die schweizerische Gesandtschaft wissen, daß die deutsche Regierung von dem in der Note vom 22. November 1939 — R 2060g, RS 86 — dargelegten Standpunkt bezüglich des Anlaufens des Hafens von Marseille durch von der Schweiz für ihre Versorgung gecharterte Schiffe nicht abgehen könne. Dieser Standpunkt ging dahin, daß die feindliche Bestimmung der Ladung vermutet werden müßte.

Die schweizerische Gesandtschaft beehrt sich, die Aufmerksamkeit des Auswärtigen Amts darauf zu lenken, daß die schweizerische Regierung die förmliche Erklärung abgegeben hat, die in Frage stehenden Versorgungsschiffe würden ausschließlich für die Schweiz bestimmte Güter transportieren. Ferner ist dem Auswärtigen Amt auch zur Kenntnis gebracht worden, daß der freie Transit der Güter durch Frankreich von der französischen Regierung zugesichert worden ist. Schließlich werden jeweils der deutschen Reichsregierung die Namen der Schiffe und die einzelnen Fahrten gemeldet. Bei dieser Sachlage kann eine feindliche Bestimmung der Ladung nicht vermutet werden, auch wenn die in Frage stehenden Schiffe einen Deutschland feindlichen Hafen wie Marseille anlaufen.

Die Schweiz kann aber auch aus verkehrstechnischen Gründen nicht auf die Benutzung des Hafens von Marseille verzichten und ihre gesamte überseeische Einfuhr über die bereits stark in Anspruch genommenen italienischen Häfen und Bahnlinien leiten. Nachdem auch die Westmächte, entgegen ihrer ursprünglichen Haltung, sich mit einer weitgehenden Benutzung italienischer Häfen einverstanden erklärten, würde es die Gesandtschaft dankbar begrüßen, wenn auch deutscherseits ein ähnliches Entgegenkommen gezeigt werden könnte.

Die schweizerische Gesandtschaft wäre daher dem Auswärtigen Amt zu Dank verbunden, wenn der deutschen Kriegsmarine Weisung erteilt würde, die auf den Schweizerschiffen befindlichen Waren, auch wenn sie in Marseille ausgeladen werden sollen, nicht als Bannware zu betrachten.

80.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 12. Februar 1940 an die schweizerische Gesandtschaft in Berlin auf deren Aufzeichnung vom 15. Januar 1940[3]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der schweizerischen Gesandtschaft auf die Aufzeichnung vom 15. Januar 1940 — 40/3—2 — betreffend den Überseetransport der für die Schweiz bestimmten Güter auf neutralen Schiffen, das Folgende mitzuteilen:

Wenn auch die in Artikel 25 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 aufgestellte Vermutung für die feindliche Bestimmung von Waren, die ihrer Art nach bedingtes Banngut darstellen und an einen der feindlichen Streitmacht als Operations- oder Versorgungsbasis dienenden Platz gerichtet sind, im Einzelfall widerlegt werden kann, so kann doch deutscherseits nicht die Gewähr für eine rechtzeitige Unterrichtung der

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

Kommandanten aller auf See befindlicher deutscher Kriegsfahrzeuge über die Fahrten der von der Schweiz gecharterten Schiffe übernommen werden, zumal in der letzten Zeit mehrfach Mitteilungen hierüber erst an den Abfahrtstagen der Schiffe oder unmittelbar vorher bei der deutschen Regierung eingegangen sind. Die Kommandanten der im Seehandelskrieg eingesetzten deutschen Kriegsfahrzeuge werden daher in der Regel bei dem Antreffen solcher Sendungen auf hoher See zunächst gemäß der gesetzlichen Vermutung des Artikels 25 der deutschen Prisenordnung vorgehen müssen. Ebensowenig kann, wie bereits in der Verbalnote vom 22. Nov. 1939 dargelegt worden ist, eine Gewähr dafür übernommen werden, daß die fraglichen Schiffe bei einem Anlaufen von Marseille keinen Schaden im Falle von Kampfhandlungen deutscher Seestreitkräfte gegen diesen Hafen erleiden.

Die deutsche Regierung vermag auch nicht anzuerkennen, daß der Umstand, daß die mit Deutschland im Kriege befindlichen Staaten sich mit der Benutzung italienischer — also nicht feindlicher — Häfen durch die für die Schweiz gecharterten Schiffe einverstanden erklärt haben, das Verlangen rechtfertigen könnte, daß die deutsche Regierung sich ihrerseits mit der Benutzung eines französischen — also feindlichen — Hafens einverstanden erklären möge. Die deutsche Regierung vermag vielmehr eine Notwendigkeit für das Anlaufen des Hafens von Marseille durch die von der Schweiz gecharterten Schiffe nicht anzuerkennen und muß daher ihre im freundschaftlichen Geist erhobenen Bedenken gegen das Anlaufen dieses Hafens durch die für die Versorgung der Schweiz mit Lebensmitteln eingesetzten Schiffe aufrechterhalten.

81.

Note des deutschen Auswärtigen Amts vom 7. März 1940 an die schweizerische Gesandtschaft in Berlin betreffend die schweizerischen Überseetransporte[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der schweizerischen Gesandtschaft mitzuteilen, daß die Nachrichten über die Fahrten der von der Schweiz gecharterten Schiffe zwar regelmäßig den zuständigen inneren deutschen Stellen zur Kenntnis gebracht werden, daß es aber nur selten möglich ist, die auf See befindlichen deutschen Seestreitkräfte von den jeweiligen Verschiffungen zu unterrichten. Eine solche Unterrichtung wird aber auch in den normalen Fällen nicht erforderlich sein, da — wie bereits in der Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 22. November 1939 — R 2060 und RS 86 — dargelegt — neutrale Fahrzeuge ohne Banngut an Bord, die sich einwandfrei verhalten, insbesondere nicht in feindlichem Geleit fahren, keinen Widerstand leisten, keine Täuschungshandlungen vornehmen und keine feindselige Unterstützung begehen, bei einer etwaigen Anhaltung durch deutsche Seestreitkräfte nach Prüfung ohnehin alsbald wieder entlassen werden.

Bezüglich der Schiffe, die den Hafen von Marseille anlaufen wollen, muß die deutsche Regierung jedoch bei ihrer in der Verbalnote vom 12. Februar 1940 — R 1090/40 Angabe II — nochmals dargelegten Auffassung verbleiben.

H1572 – 0070

82.

Antwortnote der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 12. April 1940 an das deutsche Auswärtige Amt auf deren Note vom 7. März 1940[2]).

Mit Verbalnote R 4244 vom 7. v. M. ließ das Auswärtige Amt die schweizerische Gesandtschaft wissen, daß es nur selten möglich sei, die auf See befindlichen deutschen Seestreitkräfte von den jeweiligen von der Gesandtschaft gemeldeten Verschiffungen der von der Schweiz gecharterten Schiffe zu unterrichten; indessen werde dies normalerweise auch nicht nötig sein. In der Tat erhalten die schweizerischen Versorgungsschiffe alle vom Auswärtigen Amt genannten Bedingungen.

Dagegen hält das Auswärtige Amt an der bereits mit Note vom 12. Februar dargelegten Auffassung bezüglich der Benutzung des Hafens von Marseille durch schweizerische Versorgungsschiffe fest, wonach die deutschen Seestreitkräfte in der Regel, weil sie nicht rechtzeitig über die Fahrten der von der Schweiz gecharterten Schiffe unterrichtet werden können, zunächst gem. der gesetzlichen Vermutung des Artikels 25 der deutschen Prisenordnung vorgehen müssen.

Die schweizerische Gesandtschaft beehrt sich, auftragsgemäß dem Auswärtigen Amt zur Kenntnis zu bringen, daß die schweizerische Regierung die Anwendung von Artikel 25 Ziff. 2 der deutschen Prisenordnung auf die schweizerischen Versorgungsschiffe, die Marseille anlaufen, nicht als berechtigt anerkennen kann. Wie bereits in der Note der Gesandtschaft vom 15. Januar 1940 dargelegt wurde, ist die in Artikel 25 der Prisenordnung vorgesehene Vermutung feindlicher Bestimmung mit Bezug auf die schweizerischen Schiffe entkräftet durch die von

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

der schweizerischen Regierung abgegebene Zusicherung, daß ausschließlich für die Schweiz bestimmte Güter transportiert werden, und durch die von ihr erreichte Garantie des freien Transits durch Frankreich. Somit sind auch für die Marseille anlaufenden schweizerischen Versorgungsschiffe die in der Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 7. v. M. genannten Voraussetzungen dafür erfüllt, daß die Schiffe auch ohne besondere Unterrichtung von den deutschen Seestreitkräften sich keinen Angriffen ausgesetzt sehen sollten. Vorsorglich wird nichtsdestoweniger die Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt wie bisher alle einzelnen Verschiffungen so früh als möglich bekanntgeben. Da aber eine rechtzeitige Benachrichtigung der deutschen Seestreitkräfte auf Grund dieser Angaben in der Regel nicht möglich erscheint, ersucht die Gesandtschaft das Auswärtige Amt zu veranlassen, daß den deutschen Seestreitkräften unter Hinweis auf die schweizerisch-deutschen Abmachungen über die Sicherung der schweizerischen Güterzufuhr im Kriege vom August 1939 alle erforderlichen Aufschlüsse über den Charakter der schweizerischen Versorgungsschiffe sowie die nötigen Weisungen erteilt werden, damit sich die Schiffe nicht einzig deshalb Maßnahmen ausgesetzt sehen, weil sie ihre für die Schweiz bestimmte Ladung in Marseille löschen. Über die schweizerische Bestimmung der Güter werden sich die deutschen Seestreitkräfte bei Aufbringungen an Hand der Lademanifeste ohne Schwierigkeit überzeugen können.

Die schweizerische Regierung kann, ohne die Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern zu gefährden, bei den gegebenen Verkehrsverhältnissen auf die Benutzung des Hafens von Marseille nicht verzichten.

Einzelfälle.

„Arendskerk"[1]), „Enid"[2]), „Germaine[3]), „Nyland"[4]), „Sliedrecht"[5]), „Uruguay"[6]).

[1]) Siehe unten Nr. 158, 159.
[2]) Siehe unten Nr. 174, 175.
[3]) Siehe unten Nr. 176—178.
[4]) Siehe unten Nr. 190—192.
[5]) Siehe unten Nr. 198—201.
[6]) Siehe unten Nr. 211—213.

H1572 – 0071

H1572 – 0072

II. Banngutkontrolle

1. Britisches und französisches Kontrollverfahren

a) Untersuchung in Kontrollhäfen[1])

Verlautbarungen.

83.

Bekanntmachung der britischen Regierung vom 10. September 1939 über die Einrichtung von Banngut-Kontrollhäfen[2]).

(Übersetzung.)

Die Regierung Seiner Majestät im Vereinigten Königreich ist in dem ihr aufgezwungenen Kriege mit all ihren Kräften bestrebt, den unschuldigen (innocent) neutralen Handel zu erleichtern, soweit dieses mit ihrem Ziele vereinbar ist zu verhindern, daß Konterbande den Feind erreicht. Sie wird gezwungen sein, ihre Rechte als kriegführende Macht in vollem Umfange geltend zu machen, aber sie wird zu jeder Zeit bereit sein, alle Anregungen mit Wohlwollen in Erwägung zu ziehen, die von neutralen Regierungen hinsichtlich der Erleichterung ihres bona-fide-Handels vorgeschlagen werden.

2. Zur Durchführung ihres Planes hat die Regierung Seiner Majestät Konterbande-Kontrollstationen errichtet in Weymouth, Ramsgate, Kirkwall, Gibraltar und Haifa. Die Schiffe, die nach feindlichem Gebiet oder neutralen Häfen bestimmt sind und die die Möglichkeit haben, ohne einen zu großen Umweg dorthin (d. h. zu den Kontrollstationen) zu gelangen, werden dringend ersucht, freiwillig die nächstliegende Kontrollstation anzulaufen, damit dort ihre Papiere geprüft werden können und damit ihnen zur Erleichterung der Fortsetzung ihrer Reise eine Bescheinigung ausgestellt werden kann, wenn sich ergibt, daß sie keine Konterbande an Bord führen. Jedes Schiff, das nicht freiwillig dieser Weisung folgt, muß gewärtigen, zu einer Konterbande-Kontrollstation geleitet zu werden, wenn eine entsprechende Untersuchung durch die Schiffe Seiner Majestät auf hoher See untunlich ist.

3. Es wird jede Anstrengung gemacht werden, um die Untersuchung der Schiffe, insbesondere derer, die sich freiwillig der Untersuchung unterziehen, zu beschleunigen. Die Schiffe können in hohem Maße zur Erreichung dieses Zieles beitragen, indem sie sicherstellen, daß die Papiere ordnungsgemäß und unzweideutig abgefaßt und die Manifeste usw. in englischer Sprache ausgestellt werden. Ein Plan, aus dem die Verteilung der Ware in dem Laderaum ersichtlich ist, wäre ebenfalls zweckmäßig.

4. Für die Schiffe, die auf ihrem gewöhnlichen Handelsweg solche britischen Häfen anlaufen, die keine Kontrollstationen sind, ist angeordnet, daß vor Erteilung des Zollscheines die Zollbehörden vollständige Verzeichnisse fordern sollen von den Waren, die ausgeladen werden, einschließlich der Transit- und Umschlagsgüter sowie auch der Waren, die an Bord verbleiben. Eine Verzögerung wird vermieden, wenn solche Schiffe bereit sind, den Zollbehörden ausführliche und wahrheitsgemäße schriftliche Aufstellungen von allen diesen Waren vorzulegen. Diese Aufstellungen sollten auch die Art und Menge jeder Warengattung enthalten, die Namen des Verkäufers, Empfängers und Reeders sowie das Ursprungsland und die Länder, nach denen die Waren zunächst und endgültig bestimmt sind.

[1]) Siehe auch die nachfolgenden Abschnitte b, c und d.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Diese Bekanntmachung ist am 11. September 1939 den neutralen Regierungen als Note zugestellt worden.

84.

Mitteilung des britischen Konsuls in Kopenhagen vom 3. Oktober 1939 an die dänische Frachtkommission betreffend die britische Banngutkontrolle[1]).

(Übersetzung.)

Mir ist mitgeteilt worden, daß Verzögerungen bei der Untersuchung von Schiffen unter dänischer Flagge in den Konterbandekontrollhäfen, die von der Regierung Seiner Majestät im Vereinigten Königreich eingerichtet sind, beträchtlich vermindert werden könnten, wenn die Reedereien in der Lage sind, das Ministerium für Wirtschaftliche Kriegführung vor der Ankunft ihrer Schiffe in diesen Häfen mit ausführlichen Angaben über die Ladung zu versehen.

Diese Angaben müßten folgendes enthalten:

a) Einzelheiten über jede Position der Ladung mit Nettogewicht und Menge;

b) die Art der Ware;

c) Namen und Adresse des Abladers;

d) Namen und Adresse des wirklichen Empfängers. (Der Ausdruck „Empfänger an Order" ist nicht annehmbar. Auch der Name des Schiffsagenten als Empfänger wird nicht anerkannt werden.)

e) Die wirkliche Bestimmung jeder Partie, wenn möglich mit Einzelheiten, ob sie für Weiterverarbeitung und darauffolgenden Export des daraus hergestellten Produktes bestimmt ist.

Ich würde Ihnen dankbar sein, wenn Sie in der Lage wären, diese Auskunft den verschiedenen dänischen Reedereien weiterzugeben, und ich nehme die Gelegenheit, die Dienste des Konsulats Seiner Majestät anzubieten und die Bewegung von Waren zwischen Dänemark und dem Vereinigten Königreich zu erleichtern, sobald ich Sie dabei unterstützen kann.

H1572 – 0073

85.

Britisches Memorandum vom 14. Oktober 1939 über die britische Banngutkontrolle[2]).

Contraband control has now been in force for about a month. His Majesty's Government are carrying out their published intention of exercising to the full their belligerent rights of visit and search. The rights they are exercising are in strict accordance with the law of nations. It is inevitable that the exercise of these rights should give rise to a certain amount of misunderstanding and friction, and His Majesty's Government regret the delay which must inevitably be caused to neutral ships. These delays are certain to be more severe at the beginning. Later it is hoped, that many of the difficulties will be eliminated as the result of trade agreements which are being negociated with the various Governments concerned. In particular the navicert system when it is introduced will, His Majesty's Government believe, prevent many delays.

It is desired, however, to indicate one or two ways in which, apart from such wide and general agreements, delays may be mitigated. Shipments to order inevitably cause delay: It is appreciated that this form of shipment is very widely used, and in normal times is found very convenient. It is, however, very important at the present time that shipments to order should be kept within the narrowest limits possible.

Difficulty arises with regard to shipments to a bank, the bank obviously not being the real consignee of the goods. His Majesty's Government appreciate that from a business point of view it may be important for the protection of banks that such shipments should continue. They are, in conjunction with the interests concerned, arranging a system whereby shipments to any bank should continue, but the bill of lading will bear the words „Notify A. B.", A. B. of course being the real consignee. No special facilities could, of course, be given to such shipments, but no disadvantage will attach to them by reason of the fact that the consignment is to a bank where the real consignee's name is disclosed in the manner indicated.

In many cases where vessels sail from distant ports to european destinations it is possible to send in advance by air mail or other wise a copy of the ships manifest, or at least of that part of it which relates to consignments to places outside the United Kingdom. The receipt of such a copy at the Ministry of Economic Warfare would

[1]) Nach amtlicher Mitteilung (Rundschreiben der dänischen Frachtkommission vom 4. Oktober 1939).
[2]) Nach amtlicher Mitteilung (Rundschreiben der Fédération Maritime d'Anvers vom 24. Oktober 1939).

enable enquiries to be set on foot, and sometimes to be completed before the arrival of the vessel itself. In such cases instructions could be sent enabling the vessel to proceed as soon as her manifest had been checked, and she would thus be able to leave the contraband control base with the very minimum of delay.

In some cases it has been found possible for shipping companies to give untertakings that they will keep under their control at the port of destination any consignments regarding which the contraband authorities wish to make enquiries, and that they will return to the United Kingdom any consignments which, as the result of inquiries, the contraband authorities wish to seize. In actual experience a good deal of time and trouble has been saved by an arrangement of this sort, but it is appreciated that legal position at the foreign port may make it difficult for the shipping companies to enter into such an undertaking, or to fulfil it if they did enter into it.

It would often help to save delay if consignees could arrange to supply the Ministry of Economic Warfare in advance with a guarantee against the export of consignments which they are expecting, such guarantees being furnished by themselves or, on their behalf, by their Government.

Upon the whole, it is considered that the method by which shipping companies can most effectively assist in minimising delay, is by arranging to send manifests in advance as indicated in paragraph 4 and by furnishing guarantees as indicated in paragraph 6.

H1572 – 0074

86.

Mitteilung des deutschen Auswärtigen Amts vom 26. Oktober 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine über eine Presseerklärung des Generaldirektors im britischen Ministerium für Wirtschaftliche Kriegführung vom 11. Oktober 1939 betreffend die britische Banngut-Kontrolle[1]).

Der Generaldirektor im britischen Wirtschaftskriegsministerium, Sir Frederick Leith-Ross, hat am 11. Oktober d. J. vor neutralen Zeitungskorrespondenten wichtige Angaben über die Durchführung der britischen Blockadepolitik gemacht. Aus seiner Erklärung sind vor allem folgende Punkte wesentlich:

1. Bei der Durchführung des Wirtschaftskrieges lassen sich zeitweise Restriktionen für den neutralen Handel nicht umgehen, wenn England auch trachten wird, den Bonafidehandel der neutralen Staaten möglichst zu schonen. Es wird sich aber nicht umgehen lassen, alle auf dem Wege nach einem neutralen Lande befindlichen Schiffsladungen anzuhalten, die nach dem Konnossement nicht für den Eigengebrauch des neutralen Landes oder für eine Verwendung in der Industrie des neutralen Landes oder für eine Wiederausfuhr nach einem neutralen Lande bestimmt sind.

2. Um die Kontrolle der Schiffsladungen möglichst zu erleichtern und möglichst zu beschleunigen, liegt es im Interesse des neutralen Reeders, seine Schiffe freiwillig auf den britischen Kontrollhäfen untersuchen zu lassen.

3. Das Untersuchungsverfahren werde dann besonders vereinfacht, wenn die neutralen Wirtschaftskreise sich von vornherein an die auf neutralem Boden eingerichteten britischen Kontroll- und Konsularbehörden wenden, um die Zusicherung freien Geleits und andere Erleichterungen zu erhalten.

4. Es ist erstrebenswert, die langwierigen diplomatischen Verhandlungen über Freigabe von Schiffen und Milderung des Konterbandeverfahrens dadurch überflüssig zu machen, daß ein „Joint Committee" aus Vertretern Englands und der betreffenden neutralen Macht eingesetzt und damit betraut würde, laufend über Beschlagnahmefälle zu beratschlagen.

5. Es wäre zweckmäßig, wenn sich die neutralen Schiffe unter britischen Konvoischutz stellten. Nach englischer Ansicht wäre darin keine Verletzung einer Völkerrechtsregel und von seiten der neutralen Länder auch keine Beeinträchtigung der Neutralität zu erblicken.

6. Auf die Frage, ob die Beschlagnahme von Rohstoffen mit der Begründung, diese könnten nach ihrer Verarbeitung im neutralen Land später einmal dem Feinde zugute kommen, nicht dem Völkerrecht widerspreche, bestätigte Sir Frederick Leith-Ross die bisherige englische Auffassung, daß die britische Regierung nicht zulassen könne, daß Rohstoffe, gleichgültig ob sie in dem neutralen Transitland einer Verarbeitung unterworfen würden oder nicht, durch neutrale Häfen nach Deutschland gelangten.

7. Auf die Frage, ob England auch die Einfuhr von Viehfutter nach den neutralen Ländern sperren wolle, um auf diese Weise die Ausfuhr der mit Hilfe des Viehfutters hergestellten Molkereiprodukte aus den neutralen Ländern nach Deutschland zu unterbinden, erwiderte Sir Frederick Leith-Ross, daß England in der Tat die Einfuhr von Viehfutter nach Dänemark sperren werde, wenn Deutschland z. B. Dänemark zwinge, alle Molkereiprodukte nach Deutschland zu exportieren.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

8. Das britische Wirtschaftskriegsministerium wird den Export der Neutralen nach Deutschland mit größter Wachsamkeit beobachten und daraus seine Konsequenzen ziehe. Dabei wolle man aber von englischer Seite nicht kleinlich sein und z. B. keine Einwendungen dagegen erheben, daß Konterbandewaren nach den neutralen Ländern kämen, unter der Voraussetzung, daß diese nur als Zubehör oder Beigabe für die nach Deutschland exportierten Waren der Neutralen verwendet würden.

9. Wenn eine neutrale Regierung für einen bestimmten Artikel ein Ausfuhrverbot erlassen hat, ist die englische Regierung grundsätzlich bereit, Ladungen mit solchen Artikeln unangetastet zu lassen. Insbesondere gilt dies für Getreide, dessen Bestimmung für inländischen Verbrauch von der neutralen Regierung garantiert wird.

87.

Rundschreiben der italienischen Schiffahrts-A. G. „Adriatica" in Venedig vom 26. Oktober 1939 betreffend die britische Banngutkontrolle[1]).

(Übersetzung.)

Kontrolle über Kriegskonterbande.

Zur Vervollständigung der in unserem vorgehenden Rundschreiben Nr. 527 vom 19. 9. ergangenen Weisungen machen wir die Agenturen und die Schiffe der Gesellschaft auf folgende weitere Vorschriften aufmerksam, die genau zu beobachten sind, da nur so Komplikationen, Verspätungen und Festhaltungen vermieden werden können. Die Schiffe der Gesellschaft müssen sich, sei es unterwegs, sei es in französischen oder englischen Häfen, dem Kontrollverfahren unterziehen, das von den Organen der kriegführenden Nationen vorgeschrieben ist.

Konnossemente.

Das Verbot, Orderkonnossemente auszustellen, ist obligatorisch nur für Warensendungen nach neutralen europäischen Ländern. Nur bei Transporten zwischen adriatischen Häfen, wie zwischen denen des Tyrrhenischen Meeres und von Italien nach den italienischen Inseln des Ägäischen Meeres kann davon abgesehen werden. Das gleiche gilt auch, wenn auf Grund einer Verordnung der betr. Regierung in einem ausländischen Ladehafen die Konnossemente auf Order ausgestellt oder an den Namen einer Bank oder Körperschaft, die keine physische Person darstellt, adressiert werden müßten; in diesem Fall muß der Name und die Adresse des Absenders unter dem Wort „Notadresse" zugesetzt werden. Diese Verfügung hat vorläufigen Charakter, da ihre Ergebnisse erst abgewartet werden müssen. Wir behalten uns deshalb das Recht vor, sie jederzeit zurückzuziehen, wenn nach unserem Ermessen dieselbe uns Schwierigkeiten verursachen sollte. Vorläufig dürfen also keinerlei Verpflichtungen zur Ausstellung von Orderkonnossementen übernommen werden.

Aus den Konnossementen muß hervorgehen:

a) Menge und genaue Bezeichnung der Ware (allgemeine oder unbestimmte Bezeichnungen des Inhalts sind nicht zugelassen);

b) die Art der Verpackung (Kisten, Kanister, Ballen usw.);

c) Marke und Nummer, mit denen die einzelnen Stücke bezeichnet sind (durchgestrichene oder nicht entzifferbare Marken sind nicht zugelassen, um bei den Kontrollorganen keinen Verdacht zu erwecken);

d) der Name des Befrachters und des Ursprungslandes der Ware;

e) Name und Adresse des Empfängers der Ware;

f) der unmittelbare Bestimmungshafen im Falle, daß er nicht der des endgültigen Bestimmungslandes ist, mit dem Zusatz „Transit für . . ."

g) Name des Zwischenhändlers bei Transitgütern.

Die Adressen im Konnossement dürfen nie deutsche Personen oder Firmen nennen und, falls ein ausländischer Firmentitel charakteristische deutsche Bestandteile hat, muß in dem betreffenden Konnossement der Sitz der betreffenden Firma mit besonderem Nachdruck hervorgehoben werden.

Die Ausstellung von Konnossementen auf Option ist nicht gestattet (außer für Optionen zwischen italienischen Häfen).

Lademanifeste.

Aus diesem muß für jedes einzelne Konnossement die Zahl und das Kennzeichen der Stücke und die genaue Angabe ihres Inhalts, außerdem Name und Adresse des Befrachters, des Empfängers und evtl. des Zwischenhändlers sowie das Ursprungsland der Ware und das der unmittelbaren und endgültigen Bestimmung hervorgehen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0075

Radierungen, Durchstreichungen, Berichtigungen sind auf den Manifesten nicht zugelassen.

Das Manifest mit sechs Doppeln, möglichst in Englisch und in Maschinenschrift abgefaßt oder möglichst deutlich geschrieben, muß der Schiffsleitung ausgehändigt werden, damit eine oder mehrere Abschriften den englisch-französischen Kontrollorganen ausgehändigt werden können, während eine Abschrift von den die Dardanellen passierenden Schiffen bei der türkischen Zollkontrolle von Tschanak deponiert wird.

Handelsverbot und andere Vorschriften und einschränkende Bestimmungen.

Die Regierungen der kriegführenden Staaten haben ihren Staatsangehörigen den Handel mit Staatsangehörigen feindlicher Staaten untersagt und verlangen demgemäß, falls Zweifel über Herkunft oder Bestimmung der Ware bestehen sollten, besonders wenn sie aus an die feindliche Nation angrenzenden Ländern kommt oder dorthin geht, die Beibringung eines Ursprungszeugnisses, das von der Handelskammer des Herkunftslandes ausgestellt ist. Es ist also ratsam, dieses Dokument der Ware mitzugeben, um Beschlagnahmung zu vermeiden.

Wenn die Ware aus europäischen Ländern stammt und für Frankreich, Großbritannien oder ihre Mandatsländer bestimmt ist, muß sie immer von Ursprungszeugnissen begleitet sein, die von britischen und französischen Konsulaten ausgestellt werden. Die betreffenden Exporteure müssen sich an diese wenden, um die Vorbedingungen für die Ausstellung der erwähnten Zeugnisse zu erfahren.

Korrespondenz.

Die Mandatsregierung von Palästina hat bekanntgegeben, daß, um Verzögerungen bei der Beförderung von Transportdokumenten enthaltenden Sendungen zu vermeiden, diese in einem offenen Umschlag mit der Aufschrift „Shipping Transport Documents" versandt werden müssen.

Ägypten, Palästina, Cypern, Syrien: Gleichzeitig wird bekanntgegeben, daß für telegraphische Verbindungen mit den unter französischem oder englischem Mandat stehenden Ländern diese beiden Sprachen vorgeschrieben sind und daß statt der Telegrammadresse „Adriamare" unsere Firmenanschrift „Adriatica Navigazione" zu setzen ist.

Falsche Beförderung von Gütern.

Die Unterlassung der Löschung manifestierter Ware zog schon in Friedenszeiten Strafmaßnahmen seitens der Zollbehörden nach sich. Diese üben nun in den unter französischem und englischem Mandat stehenden Ländern eine besonders strenge Kontrolle und drohen außer großen Geldstrafen das Auslaufverbot für das Schiff als Strafmaßnahme an. Die Schiffsleitungen werden daher zu größter Aufmerksamkeit angehalten, um falsche Beförderung der Güter zu vermeiden, auf denen bekanntlich außer Marke und Nummer auch der Bestimmungsort angegeben sein muß.

Kontrolle.

Die Schiffsleitungen müssen außerdem beachten, daß, um eine evtl. Kontrolle sich möglichst schnell abwickeln zu lassen, es unerläßlich ist, daß alle obenerwähnten Papiere (die die vollständige und wahrheitsgetreue Angabe betreffs der einzelnen Ladungen, des Befrachters, des Empfängers und Zwischenhändlers sowie des Ursprungslandes und des unmittelbaren und endgültigen Bestimmungslandes enthalten müssen) ordnungsgemäß vorliegen müssen, so daß sie auf Verlangen zusammen mit einem Lagerungsplan der Fracht vorgezeigt werden können.

88.

Verlautbarung der britischen Botschaft in Brüssel vom 26. Oktober 1939 über die britische Banngutkontrolle[1]).

Le gouvernement de Sa Majesté se rend compte que les délais un peu longs que ses mesures relatives à la contrebande ont malheureusement entraînés jusqu'ici pour la navigation belge doivent avoir causé un mécontentement considérable en Belgique.

La principale raison de la longue détention de certains navires belges et neutres aux bases de contrôle de la contrebande est que le Comité de contrebande estime nécessaire, dans certains cas, d'obtenir des consignataires ou de leurs gouvernements la consigne que ni les marchandises, ni leurs produits ou leur équivalent ne seront exportés en Allemagne. Dans le but d'éviter tout délai dans l'intervalle, quelques compagnies de navigation prennent l'engagement, comme durant la dernière guerre, que, si leurs navires sont autorisés à partir, elles retiendront les marchandises jusqu'à ce qu'une décision soit intervenue; mais les compagnies de navigation belges ne

[1]) Rev. de Droit Intern. et de Legisl. Comp. 1939 S. 814 f.

H1572 – 0076

H1572 – 0077

veulent pas agir ainsi. Les navires doivent, en conséquence, être gardés aux bases de contrôle de la contrebande ou bien les cargaisons doivent être autorisées à poursuivre leur route sans aucune garantie qu'elles n'atteindront pas l'Allemagne.

Un navire qui avait été gardé longtemps a été relâché avec une garantie incomplète, pour éviter tout nouveau délai, et la cargaison, on l'a su, est allée en Allemagne. Voici un autre exemple significatif: un navire neutre arriva dans les Downs et l'officier enquêteur fut mis en possession d'un résumé du manifeste du navire. Cette information fut transmise immédiatement par téléscripteur au ministère de la guerre économique. Des informations reçues, au ministère, des agents londoniens et de leurs correspondants, montrèrent qu'il y avait à bord des chargements qui ne figuraient pas sur le résumé donné par le capitaine à l'officier enquêteur. C'est pourquoi il fut nécessaire de demander les exemplaires de tous les connaissements en la possession du capitaine, ainsi que l'original du manifeste du navire. L'examen des connaissements montra alors qu'il y avait à bord dans la cargaison quarante-six articles qui ne figuraient pas dans le manifeste et que seize d'entre eux étaient destinés à l'Allemagne. Un nouvel examen montra que le ministre de la Guerre économique n'avait pas été informé de chargements faits dans trois ports et d'une certaine cargaison embarquée dans trois autres ports.

Ces omissions ne peuvent être découvertes qu'après un examen rigoureux et laborieux des papiers de bord, lequel aurait pu être évité si les armateurs avaient communiqué à leurs agents de Londres toutes les particularités de toute la cargaison transportée par le navire.

Les agents londoniens, tout en voulant obtenir les informations réclamées par le ministère, ne parurent pas se rendre compte du fait que l'obligation leur incombait, à eux et à leurs chefs, de renseigner le ministère sur tous les détails de la cargaison du navire.

Dans ce cas particulier, le fait de ne pas réitérer volontairement d'importantes consignations a nécessité une longue investigation par le ministère, avec ce résultat que ce ne fut que dix-neuf jours après l'arrivée du navire qu'il fut possible d'en référer au Comité de la contrebande.

Le ministère de la Guerre économique n'assume aucune responsabilité pour les délais nécessaires dans des cas de cette espèce. A moins que les détails les plus complets sur les cargaisons et que les assurances voulues soient fournis au ministère, il est naturellement essentiel pour celui-ci de procéder à un examen rigoureux, fait avec le plus grand soin, de toutes les cargaisons, afin de s'assurer qu'aucune partie n'en est destinée à l'ennemi.

L'Allemagne est maintenant coupée pratiquement de toutes ses sources d'approvisionnements d'outre-mer et le gouvernement allemand a recours, en conséquence, à tous les artifices pour obtenir ce dont il a besoin. Les plus grands efforts sont donc faits pour camoufler les consignations et il faut se rappeler que, durant la dernière guerre, une agence allemande d'achats travaillait dans les pays neutres sous deux cents dénominations différentes.

Naturellement, le gouvernement britannique ne s'immisce pas dans le commerce destiné aux pays neutres limitrophes de l'Allemagne simplement pour l'amour de cette immixtion. Mais il doit s'assurer lui-même que le commerce passant au large de ses côtes n'est destiné à bénéficier qu'aux neutres. Aussitôt qu'il est convaincu sur ce point, il n'y a aucune raison pour que les navires soient retenus.

Il est donc d'une importance vitale pour les intérêts des armateurs et des négociants neutres eux-mêmes qu'ils facilitent le commerce en préparant à l'avance la documentation nécessaire pour montrer que les cargaisons ne sont pas, directement ou finalement, destinées à atteindre l'Allemagne.

On espère cependant qu'à partir de maintenant la situation sera grandement améliorée à la suite d'un accord qui a été réalisé avec les armateurs belges et selon lequel les manifestes des navires seront expédiés aux autorités britanniques de la contrebande le plus tôt possible avant l'arrivée des navires intéressés dans les eaux britanniques. Il deviendra possible alors dans de nombreux cas d'achever les enquêtes concernant la destination des articles suspects des cargaisons avant l'arrivée du navire.

Si l'on constate que la cargaison contient des articles de contrebande, le navire peut alors être dirigé sur Londres ou ailleurs pour le décharger dans le plus court délai possible, tandis que s'il n'y a pas de contrebande à bord, le navire peut poursuivre sa route sans obstacle vers son port de destination.

On espère que ce système écartera la cause principale des plaintes des armateurs belges.

En ce qui concerne les délais relatifs aux passagers à bord des navires retenus, on espère à l'avenir pouvoir permettre que les passagers débarquent immédiatement et soient autorisés à continuer leur voyage par la route disponible la plus rapide. Entretemps, l' « Elisabethville » et le « Baudouinville » transportant des passagers vers la Belgique viennent d'être relâchés, quoique les enquêtes relatives à leurs cargaisons ne fussent pas achevées.

Naturellement, les mesures ci-dessus n'élimineront pas entièrement les délais et les inconvénients causés à la navigation neutre, lesquels doivent être considérés comme une nécessité regrettable si nos efforts pour empêcher les matières essentielles d'atteindre l'Allemagne doivent être couronnés de succès.

Les Belges peuvent se rendre compte que c'est finalement dans leur intérêt que ces mesures doivent s'avérer effectives et contribuer ainsi à la terminaison des hostilités à la date la plus rapprochée possible.

89.

Verlautbarung des britischen Ministeriums für Wirtschaftliche Kriegführung vom 29. Oktober 1939 über die Banngutkontrolle gegenüber nach Belgien bestimmten Getreideschiffen[1]).

En raison des informations venant de Belgique et pour dissiper toute anxiété pouvant provenir de la détention par le contrôle de la contrebande britannique des cargaisons de vivres à destination des pays neutres, le ministre de la Guerre économique désire indiquer clairement la procédure suivie en ce qui concerne les cargaisons de céréales venant de l'étranger à destination des ports belges.

Les navires ne transportant rien d'autre que des céréales que le gouvernement belge a garanti ne pas réexporter ne sont pas détenus par le contrôle de contrebande, par exemple, le « Richard de Larrinaga » et le « Pennland » ont été relâchés les 17 et 18 octobre respectivement quelques heures après leur arrivée à la base de contrôle de contrebande.

On a également été informé que trois autres navires contenant des cargaisons de céréales brutes se dirigeaient sur Anvers. Ils ne sont pas encore arrivés à la base de contrôle, mais une fois qu'ils y seront, il n'y a pas de raison de supposer qu'ils seront détenus. Les seuls navires transportant des céréales à Anvers qui sont détenus aux bases de contrôle britannique le sont parce qu'ils transportaient également d'autres cargaisons, telles du plomb ou de la graine de lin, ou bien des céréales destinées à d'autres pays que la Belgique.

Le relâchement immédiat du navire n'est pas toujours possible dans ces cas étant donné qu'il est nécessaire d'abord de s'assurer que les marchandises jointes aux céréales couvertes par la garantie belge n'ont pas l'Allemagne pour destinataire.

90.

Mitteilung des belgischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom November 1939 an die Fédération Maritime d'Anvers über die französische Banngutkontrolle[2]).

L'Ambassade de France à Bruxelles vient de me faire savoir et j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que, en vue d'abréger la visite des navires neutres retenus dans les ports français, le Gouvernement de la République verrait intérêt à ce que les compagnies de navigation des pays neutres fussent invitées à munir leurs navires de cinq manifestes. Deux de ces manifestes devraient, si possible, être adressés directement au Ministère du Blocus à Paris, avant l'arrivée des navires dans les ports français.

H1572 – 0078

91.

Rundschreiben der Unione Fascista de Commerciante in Triest vom 30. November 1939 betreffend die britische Banngutkontrolle im Mittelmeer[3]).

(Übersetzung.)

Die italienischen Schiffe werden bei der Durchfahrt durch die Meerenge von Gibraltar aus Anlaß des Krieges einer Kontrollbesichtigung durch die französisch-englischen Militärbehörden unterworfen und müssen sich deshalb gegenwärtig im dortigen Hafen aufhalten.

Im Interesse einer Erleichterung der Kontrollmaßnahmen der französisch-englischen Behörden und damit im Interesse einer Verkürzung des Aufenthalts der unter italienischer Flagge fahrenden Schiffe sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Die Frachtbriefe müssen nach wie vor auf den Namen lauten, aber es sind auf ihnen die genaue und vollständige Bezeichnung der die Ware einführenden Firmen und ihre Anschrift anzugeben. Wenn es sich bei dem Empfänger um eine Bank handelt, ist auf dem Frachtbrief das „Notify" hinzuzufügen, das den Namen und die Anschrift des wirklichen Empfängers der Ware angibt.

[1]) Rev. de Droit Intern. et de Legisl. Comp. 1939 S. 816.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung (Rundschreiben der Fédération Maritime d'Anvers vom 22. November 1939).
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0079

2. Die Verfrachter in den amerikanischen Verschiffungshäfen haben dem betreffenden englischen Konsulat alle Angaben über die von ihnen verschifften Warenposten zu machen (Qualität, Gewicht, Erkennungszeichen, Empfänger, Bestimmungsort usw.); daraufhin werden die betreffenden Frachtbriefe vom englischen Konsulat beglaubigt.

3. Die Agenten in den Verschiffungshäfen haben das betreffende Frachtdokument auf Grund der beglaubigten Frachtbriefe von demselben englischen Konsulat beglaubigen zu lassen. Sämtliche beglaubigten Frachtbriefe sind zusammen mit der Kopie des betreffenden gleichfalls beglaubigten Dokuments dem Schiffsführer zu übergeben, damit er sie den Behörden vorlegen kann, die mit der Schiffskontrolle in Gibraltar beauftragt sind.

4. Die italienischen Empfänger der Waren müssen, sobald sie die Verschiffung ihrer Warenposten in den amerikanischen Häfen erfahren, in dem betreffenden englischen Konsulat ein von dem Konsulat geliefertes besonderes Formular ausfüllen und unterschreiben.

5. Wenn die Empfänger der Waren diese Papiere nach Beglaubigung im englischen Konsulat erhalten haben, müssen sie sie den Vertretern des Agenten in den Löschungshäfen der verschiedenen Warenposten übergeben. Diese Vertreter haben für die Weiterleitung der Papiere an die englische Botschaft in Rom zu sorgen.

92.

Bekanntmachung des britischen Generalkonsulats in Antwerpen vom 8. Januar 1940 betreffend die britische Banngutkontrolle[1]).

In order to avoid inconvenience and delay to shipping, His Majesty's Government give notice that entry of foreign vessels from westward into Downs may without further warning be limited to those which

a) have their cargo fully covered by navicerts,

b) have already obtained clearances at an allied port or contraband control base.

Contraband control bases for vessels entering English Channel in an easterly direction are at Falmouth and Weymouth and all foreign vessels are requested in their own interests to call at one of these, preferably at Falmouth, for necessary clearance through Downs.

93.

Verlautbarung des britischen Ministeriums für Wirtschaftliche Kriegführung vom 10. Februar 1940 gegen den Gebrauch der Bezeichnung „Harmless Chemicals" in Schiffsmanifesten[2]).

The term „Harmless Chemicals" is sometimes used in ship's manifests to describe chemical substances which do not require special stowage. The Contraband Committee wish to bring to the notice of shipping companies that this description is inadequate for the purposes of contraband control. Consequently, when parcels of chemicals are thus described, the Committee is often compelled to give directions for the detention of the consignments while the exact nature of their contents is being ascertained.

It will be appreciated that this may involve delay in clearing the vessels. Shipping companies are advised, therefore, in their own interests, to ensure that full particulars of all consignments of chemicals are entered in ship's manifests. Failure to do so in the future will compel the Committee to treat all consignments of „Harmless Chemicals" as potential contraband and may render them liable to seizure.

94.

Bekanntmachung der Britischen Handelskammer in der Türkei vom April 1940 über die britische Banngutkontrolle[3]).

Contraband Control
Shipping Regulations.

Arrangements have now been put in force to exempt neutral ships in ballast sailing from European neutral ports, from calling at a Contraband Control Base for enemy exports examination.

The following procedure should be observed:

a) H. M. Consul at the port of sailing must be informed not less than 4 days in advance of the name of the ship, date of sailing and the port for which it is bound.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung (Rundschreiben der Fédération Maritime d'Anvers vom 8. Januar 1940).
[2]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 10. Februar 1940.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung (Zeitschrift der Britischen Handelskammer für die Türkei, April 1940).

b) A declaration that the ship will commence and complete the voyage concerned in ballast, and will not load any goods intermediately, must be made before H. M. Consul at the port of sailing by the Master on the authority of the owner.

c) H. M. Consul at the port of sailing must be given every facility he requires for verifying the fact that the ship is proceeding in ballast.

d) Should any small parcels be carried unmanifested and free of freight they must be covered by Certificates of Origin issued by a British or French Consul.

e) No mails shall be carried in such ships.

f) No passengers shall be carried in such ships exept after submission of the list to H. M. Consul at least 4 days in advance of the date of sailing and subject to the approval of the list of passengers by H. M. Consul and declaration by the Master that no enemy subjects are carried either as passengers or crew except such bona fide refugees as have been approved by H. M. Consul. Passenger list is to include persons signed on at a nominal rate.

If these conditions are complied with H. M. Consul at the port of sailing will be authorised to issue free of charge a Ballast Clearance Pass which will exempt the ship from calling at a Contraband Control Base except on passage through the Downs where this is unavoidable.

It must, however, be clearly understood that His Majesty's Government cannot under any circumstances forego the right to detain, examine, and, if necessary divert a ship, even though it is carrying a Clearance Pass if any reasons arise which in the opinion of the British Government make such a course desirable.

H1572 – 0080

Proteste von Neutralen.

95.

Memorandum des niederländischen Gesandten in London vom 28. September 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten betreffend den Aufenthalt von niederländischen Schiffen in britischen Kontrollhäfen[1]).

The unreasonable delay in the release of ships conveyed to the Downs or to a British port has given rise to very serious complaints from Netherland shipowners, who have approached the Netherland Government in the matter.

The strongest objection is raised against the measure that ships are completely cut off from communication with the shore, so that captains are unable to inform their shipowners where they are. This measure would seem especially aggravating; telegrams from the captain should reach the censor and it is inconceivable that England's enemy should receive valuable information if informed of the whereabouts of a Dutch vessel.

Not a single interest would seem to be served by the extremely slow handling of the ships whilst on the other hand the Netherland Government are convinced that His Majesty's Government as the Government of a seafaring nation, realise the nuisance and the enormous damage done to neutral interests.

The Netherland Minister has the honour to request the cooperation of His Majesty's Principal Secretary for Foreign Affairs to do all in his power to remedy the situation which is viewed with growing concern by the Netherland Government.

ANNEX.

The process to which cargoes from the detained vessels are subject is as follows:

The Admiralty calls in the boat and directs it to the Control Station. The Manifest and papers are taken off and dispatched to the Ministry of Economic Warfare, there examined to point out the contraband items which are then transcribed on special forms. A list is subsequently made up for the Contraband Committee; this is passed on to the Procurator General's Department and from there to the Admiralty Marshal's Department who deal with the Customs. In last instance the Customs give instructions to the vessel's agents. In nearly every case the list which the Admiralty Marshal sends to the Customs has been found incorrect and has had to be returned for corrections pending which the Customs do not deal with the cargo.

The delays occasioned to the Dutch vessels have assumed excessive proportions. The London agents are unanimous in stating that the delays could be considerably reduced.

[1]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 14.

96.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 27. Oktober 1939 an den niederländischen Gesandten in London auf dessen Memorandum vom 28. September 1939[1]).

In a memorandum which you communicated to Sir ALEXANDER CADOGAN on September 28th you drew the attention of His Majesty's Government to the delays and inconvenience caused to Netherlands ships which are detained for examination in the United Kingdom ports under the British contraband control system. I now have the honour to inform you that most careful enquiries have been made and certain steps have been taken to minimise the delays and other difficulties of which the Netherlands shipowners have complained.

2. It will be appreciated that many of these difficulties arose in the early days of contraband control, when a shortage of boats and other facilities made communication with ships in the anchorage difficult. Instructions have now been sent to all contraband control bases that masters of detained ships should be urged to communicate with their consuls or agents. Arrangements have also been made whereby the Ministry of Economic Warfare informs your Legation as soon as a Netherlands vessel arrives at a contraband control base.

3. The delay in settling cases has been due to a large measure to the incompleteness of the ship's manifests, which has made widespread enquiries necessary before the goods could be either released, or released under guarantee, or seized in prize. Steps have accordingly been taken to bring to notice of the shipping companies the need for clear and complete manifests. It is also hoped that delays to shipping will be greatly reduced in cases where the shipowners arrange for the ships' manifests to be forwarded to the British contraband authorities in advance of the arrival of the ships in British waters. This should make it possible in many cases to complete the necessary enquiries concerning the destination of suspect items of cargo before the ship actually arrives. If the ship is found to contain items of contraband, it can then be directed to London or elsewhere to unload with as little delay as possible, whereas if there is no contraband on board, it can proceed without hindrance to its port of destination.

4. I understand, further, that agreement has been reached between your Legation and the Ministry of Economic Warfare as regards procedure for the disembarkation at London of passengers on homeward-bound Netherlands vessels so as to reduce to a minimum the inconvenience which they might suffer from the detention of their ships.

5. While it is hoped that the measures described above will go far to remove the grievances of the Netherlands shipowners. I must observe that the Netherlands Government could contribute to the avoidance of the delays to Netherlands ships if they would allow the shipowners to enter into an agreement similar to that concluded during the last war. Under that agreement the Netherlands shipowners undertook to hold in the Netherlands ports of destination such items of cargo as were considered to be suspect until such time as it was decided that they could be released. The shipowners at the same time undertook to return to the United Kingdom any items which it was eventually decided must be made the subject of proceedings in prize. It is clear that the conclusion of an arrangement on these lines would go far to eliminate delays.

6. In concluding I would observe that Netherland ships have bean detained which were carrying large quantities of contraband, so that His Majesty's Government have every reason to make careful investigations in each case.

H1572 – 0081

97.

Note des niederländischen Gesandten in London vom 18. Oktober 1939 an den britischen Minister für Wirtschaftliche Kriegführung betreffend den Aufenthalt von niederländischen Schiffen in britischen Kontrollhäfen[2]).

I am informed by all the London agents of Netherland shipowners that their detained vessels continue to be subjected to excessive delays.

Extremely heavy losses are thus still inflicted on the Netherland shipping industry. I would point out that demurrage alone on a cargo vessel amounts to between £ 100 and £ 200 per day according to her type.

Netherland shipowners are greatly disturbed by the dilatoriness which is displayed in handling their vessels and cargoes and by the unbearable financial sacrifices which are exacted from them.

---

[1]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 15 f.
[2]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 15.

The greatest delay occurs — so the agents are unanimous in stating — between the time when a vessel arrives in the Downs and her being taken into port. Further avoidable delays occur at subsequent stages; especially when „detained" cargo comes up for clearance.

A glaring case is that of the Rotterdam Lloyd Liner „Kota Baroe" which has now been held by your Department for over five weeks; a similar case is that of the Holland-America Liner „Breedijk", both having loaded before the declaration of war. Detentions during more than three weeks are — so I am informed — frequent.

I venture to call your attention to the profound disappointment of the Netherland shipowners at the lack of consideration which their interests are receiving.

I shall be grateful, if you will give this subject your personal attention and take such steps as to lead to some improvement in the most unsatisfactory conditions at present prevailing.

98.

Note des niederländischen Gesandten in London vom 29. Dezember 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die erzwungene Fahrt niederländischer Schiffe durch gefährliche Gewässer[1]).

I have the honour, in accordance with instructions received, to inform you that the Netherland Government have been approached by Netherland shipowners with regard to the great dangers to which their ships are exposed by the exercise of the contraband control as they are in any cases required after examination at the Downs to proceed up the river Thames to London.

My Government are of opinion that at present navigation in the Thames estuary is subject to much increased risk; they do not doubt that His Majesty's Government concur in this opinion.

His Majesty's Government in giving orders to Netherland ships in these circumstances to proceed from the Downs to London, should in my Government's opinion foresee the risk that these ships, even with a British pilot on board, may strike a mine and sink.

The Netherland Government therefore hold the view that His Majesty's Government in issuing such orders, assume a responsibility, which is entirely their own, with respect to the safety of these ships.

The Netherland Government are of opinion that even normal exigencies of good care and prudence would entail that His Majesty's Government during such a period of increased danger as at present existing in the Thames would not force Netherland ships to navigate there, but would take other measures.

If a Netherland ship on a forced journey on the Thames, notwithstanding good navigation, should strike a mine and if as a result damage should be done to the ship, to the passengers or crew or the cargo, the Netherland Government would be in the necessity of holding His Majesty's Government responsible for the damage thus sustained.

The above likewise applies where Netherland ships are conveyed or deviated to other British ports where navigation is unsafe.

99.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 15. Januar 1940 an den niederländischen Gesandten in London auf dessen Note vom 29. Dezember 1939[2]).

I have the honour to refer to the Note No. 5875, which Your Excellency was so good as to address to me on the 29th December last regarding the dangers stated to be incurred by Netherlands ships proceeding up the Thames estuary for purposes of contraband control. In that note you stated that if a Netherlands ship on a forced journey up the Thames, notwithstanding good navigation, should strike a mine, and if as a result damage should be done to the ship, to the passengers or crew or the cargo, the Netherlands Government would be in the necessity of holding His Majesty's Government responsible for the damage thus sustained.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 24
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 25.

H1572 – 0082

2. His Majesty's Government greatly regret that the measures of contraband control which they have been forced to take inevitably involve inconvenience to neutral shipping, and it is their earnest desire to reduce this inconvenience to a minimum. They would point out, however, that the risks to which Netherlands vessels may be exposed do not arise primarily from the fact of diversion to the Port of London, but from the illegal methods of warfare pursued by the German Government, and in particular, so far as this case is concerned, the indiscriminate sowing of mines.

The contention of the Netherlands Government, therefore, amounts to this, that His Majesty's Government should forego the exercise of a perfectly legitimate belligerent right because the illegal action of the enemy entails some degree of risk to neutral ships in the exercise of that right. His Majesty's Government regret that they cannot admit the validity of this contention which would place a premium on illegal enemy action. Moreover it is always open to any persons interested in any ship or cargo who consider that they have good grounds for a claim to make it in the Prize Court in accordance with the procedure prescribed be the Prize Court Rules, 1939. The Court has full jurisdiction to award damages in any case where it holds the claim to be well-founded.

3. His Majesty's Government have taken, and will continue to take, all possible steps to secure the safety of British, Allied and neutral shipping approaching the United Kingdom.

In their own interests if for no other reason they will not leave anything undone which can contribute to the safety of navigation in the Thames estuary. They would suggest, however, that in the circumstances the Netherlands Government might see fit to address their present protest to that quarter where the responsibility for the particular situation really lies.

100.

Antwortnote des niederländiſchen Geſandten in London vom 28. Februar 1940 an den britiſchen Staatsſekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf deſſen Antwortnote vom 15. Januar 1940[1]).

1. In accordance with instructions received, I have the honour to refer to Your Exellency's Note of the 15th January last, No. W. 659/8/49, regarding the increased dangers incurred by Netherland ships proceeding up the Thames estuary in connection with contraband control.

2. In my Note of the 29th December last I had the honour to draw the attention of His Majesty's Government to the increased risks to which Netherland shipping may be exposed in certain circumstances by acts of belligerency in British waters. My Government had no desire to judge these acts; they neither wished to examine the question as to whether the acts were contrary to International Law or to humanitarian principles.

3. The Netherland Government solely desired to state that in their opinion certain zones of the British territorial waters may for some periods present increased dangers to neutral shipping as a result of acts of war committed there. A situation of that kind arose in the months of November/December 1939 in the Thames estuary.

4. If such a situation exists, the Netherland Government deem it a normal exigency of care and prudence that His Majesty's Government should exercise their belligerent rights in such a manner that Netherland shipping should not be exposed to those increased dangers. I have the honour to invite Your Exellency's attention to the fact that my Government do not contend that His Majesty's Government should, as intimated in their note of the 15th January, forgo the exercise of their legitimate belligerent rights, as a result of illegal acts of war of the enemy; they do wish to state, however, that, if a situation as referred to above exists, His Majesty's Government should take other measures to make possible the exercise of belligerent rights, without increased danger to Netherland shipping.

5. If on the other hand His Majesty's Government, notwithstanding the greatly increased risks in certain areas of British territorial waters, continue to exercise their belligerent rights so that Netherland ships, which have a British pilot on board and which are most carefully navigated, founder, His Majesty's Government in the Netherland Government's opinion assume a responsibility, which is entirely their own.

6. The Netherland Government are confident that if in future highly increased navigational danger arises locally in British waters, His Majesty's Government will exercise their belligerent rights in such a manner as to cause no undue risks to Netherland shipping. They would otherwise be in the necessity of holding His Majesty's Government responsible for the damage sustained by Netherland shipping as a result of the exercise of the contraband control.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 25 f.

H1572 – 0083

(Proteſtnote des ſowjetruſſiſchen Volkskommiſſars für Auswärtige Angelegenheiten vom 25. Oktober 1939 an den britiſchen Botſchafter in Moskau gegen u. a. die britiſche Banngutkontrolle[1]).

101.

Verlautbarung der argentiniſchen Staatskanzlei vom 1. November 1939 über den Inhalt der argentiniſchen Antwortnote an die britiſche und franzöſiſche Geſandtſchaft in Buenos Aires auf deren Noten betreffend die Einrichtung von Banngut-Kontrollhäfen[2]).

(Überſetzung.)

Nach Kenntnisnahme der erwähnten Mitteilungen[3]) hat die argentinische Staatskanzlei die genannten Gesandtschaften darauf hingewiesen, daß der Handel der Republik den Erfordernissen des guten Glaubens und der Harmlosigkeit, die die Noten erwähnen, entspricht, da er sich fast ausschließlich auf den Export von Lebensmitteln und Rohstoffen, die für die Kriegführung ungeeignet sind, beschränkt. Andererseits werden — so hieß es weiter —, weil es an einer argentinischen Übersee-Handelsflotte fehlt, sowohl die Export- wie die Importwaren Argentiniens unter fremder Flagge transportiert, und zwar ist bei diesem Verkehr der Anteil britischer Schiffe vorherrschend.

Die argentinische Staatskanzlei hielt es daher für nötig, bei dieser Gelegenheit die Vorbehalte zum Ausdruck zu bringen, die sie diesen Maßnahmen der Seekontrolle entgegensetzt. „Es ist klar" — heißt es in der argentinischen Note —, „daß die Verzögerungen in der Schiffahrt nicht nur eine Verminderung der verfügbaren Tonnage bedeuten, sondern auch eine Verteuerung ihrer Ausnutzung — beides Faktoren, die in einem Zuschlag auf die zu zahlenden Frachten und indirekt in einer Preiserhöhung bei den eingeführten und einer Preissenkung bei den ausgeführten Waren zum Ausdruck kommen. Andererseits scheint die Verpflichtung, — die sogar Schiffen auferlegt wird, die von einem neutralen Hafen zu einem anderen neutralen Hafen fahren —, ihre Route gegebenenfalls von Grund aus zu ändern, um einen anderen Hafen anzulaufen und dort die Prüfung ihrer Schiffspapiere abzuwarten, weder durch die kodifizierten Regeln des Völkerrechts noch durch die bewährte Praxis desselben gerechtfertigt. Die argentinische Regierung bedauert daher, daß die britische Regierung den der argentinischen Regierung mitgeteilten Beschluß gefaßt hat, dessen Folgen auf dem ganzen Handel lasten werden, auch auf dem unschuldigen, in gutem Glauben betriebenen Handel dieser Republik, und sie macht alle Vorbehalte hinsichtlich der Forderungen, die zu erheben sie sich verpflichtet sehen könnte zur Verteidigung ihrer Rechte und Interessen."

102.

Note des italieniſchen Außenminiſteriums vom 13. November 1939 an die britiſche Botſchaft in Rom betreffend die britiſche Banngutkontrolle[4]).

(Überſetzung.)

Das Kgl. Außenministerium beehrt sich, der Kgl. Britischen Botschaft folgendes mitzuteilen:

Die Kgl. Britische Botschaft hatte mit dem Memorandum vom 11. September d. J.[5]) mitgeteilt, daß die britische Regierung bei der Ausübung ihrer Rechte als kriegführende Nation die Absicht habe, alles zu tun, um die im guten Glauben getätigte Schiffahrt zu erleichtern und daß sie bereit sei, jede hierauf abzielende Anregung, die ihr vorgebracht würde, wohlwollend in Betracht zu ziehen.

Der Kgl. Britische Botschafter in Rom gab zum genannten Schriftstück dem Grafen Ciano gegenüber eine mündliche Erklärung ab, aus der hervorging, daß die von der britischen Regierung bei der Ausübung der Seekontrolle über Konterbande angewandten Methoden darauf hinzielten, die sich daraus für die Schiffahrt der nichtkriegführenden Länder ergebenden Beeinträchtigungen („inconvenienti") auf ein Mindestmaß herabzusetzen, und daß die britischen Marinebehörden jede mit der Ausübung ihrer Pflichten zu vereinbarende Rücksicht („considerazione") auf die italienischen Interessen, die italienischen Staatsangehörigen und die italienische Flagge nehmen würden.

[1]) Siehe oben Nr. 44.
[2]) „Informaciones Argentinas" vom 1. November 1939, S. 59 f.
[3]) Noten der britischen und französischen Gesandtschaft in Buenos Aires. Zu ihrem Inhalt siehe die Bekanntmachung der britischen Regierung vom 10. September 1939 oben Nr. 83.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.
[5]) Zu seinem Inhalt siehe die Bekanntmachung der britischen Regierung vom 10. September 1939 oben Nr. 83.

H1572 – 0084

Italienischerseits ist auch durch praktische Anregungen und durch sofort aufgenommene Verhandlungen, das Mögliche getan worden, um zu versuchen, die Ausübung der Kontrolle durch die britischen Behörden mit den Interessen der italienischen Schiffahrt zu vereinbaren.

Die Erfahrungen in diesen beiden ersten Monaten haben aber gezeigt, daß befriedigende Ergebnisse noch nicht erzielt worden sind, da einerseits über die von der italienischen Regierung vorgebrachten hauptsächlichsten Anregungen noch keine endgültige Einigung erreicht worden ist — wodurch es nicht möglich gewesen ist, die Kommandanten italienischer Schiffe mit sicheren Richtlinien für ihr Verhalten zu versehen — und andererseits die britische Kontrolle in einer sehr häufig regellosen und willkürlichen Art durchgeführt wurde, wodurch die italienische Handelsschiffahrt ernstlich beeinträchtigt wurde, so durch langen und grundlosen Aufenthalt in den Kontrollhäfen mit den sich daraus ergebenden sehr schweren Schäden für den italienischen Verkehr und sehr hohen Kosten für den Reeder.

Die italienische Regierung hofft, daß die gegenwärtigen Besprechungen beschleunigt zu Vereinbarungen führen mögen, die es gestatten, die italienischen Interessen in befriedigender Weise zu wahren.

Sollten sich jedoch derartige Vereinbarungen als praktisch unwirksam erweisen, so würde sich die italienische Regierung gezwungen sehen, andere vom Völkerrecht zugelassene Wege einzuschlagen, um den italienischen Schiffahrtsverkehr wirksam zu schützen.

103.

Protestmemorandum des amerikanischen Staatsdepartements vom 20. Januar 1940 an den britischen Botschafter in Washington gegen die Kontrolle amerikanischer Schiffe im Mittelmeer[1]).

This Government feels constrained to express its serious concern at the treatment by the British authorities of American shipping in the Mediterranean area, and particulary at Gibraltar. It has already made clear its position as regards the legality of interference by the British Government with cargoes moving from one neutral country to another, in its Ambassador's Note number 1569 of November 20, 1939. In addition, it now regrets the necessity of being forced to observe not only that British interference, carried out under the theory of contraband control, has worked a wholly unwarrantable delay on American shipping to and from the Mediterranean area; but also that the effect of such action appears to have been discriminatory.

Since ample time has elapsed to permit the setting up of an efficient system of control, it would seem that the present situation can no longer be ascribed to the confusion attendant on early organization difficulties.

From information reaching this Government it appears that American vessels proceeding to neutral ports en route to or from ports of the United States have been detained at Gibraltar for periods varying from nine to eighteen days; that cargoes and mail have been removed from such ships; that official mail for American missions in Europe has been greatly delayed; that in some instances American vessels have been ordered to proceed, in violation of American law, to the belligerent port of Marseilles to unload cargoes, and there to experience further delays. It is further reported that cargoes on Italian vessels receive more favorable consideration than similar or equivalent cargoes carried by American ships, and that Italian vessels are permitted to pass through the control with far less inconvenience and delay.

There is attached a list of American vessels en route to neutral ports detained by the British Contraband Control during the period November 15th to December 15th, from which it will be seen that the average delay imposed has amounted to approximately 12.4 days. From information in possession of this Government, it is established that Italian vessels detained during the same period were held for an average delay of only 4 days.

This Government must expect that the British Government will at least take suitable and prompt measures to bring about an immediate correction of this situation. It will appreciate receiving advices that the situation has been corrected.

Enclosure: List of American vessels, as stated.

[Enclosure]

AMERICAN VESSELS REPORTED TO THE DEPARTMENT OF STATE TO HAVE BEEN DETAINED BY THE BRITISH BLOCKADE CONTROL IN THE MEDITERRANEAN FOR EXAMINATION OF PAPERS AND CARGO—NOVEMBER 15—DECEMBER 15, 1939.

S. S. Express (November 12—21) 10 days.	American Export Line—general cargo—detained by the British authorities at Malta. Held pending receipt of instructions from the British Government. Had remaining on board 420 tons general cargo for Greece, Turkey, and Rumania. Free to depart November 21 in view of declaration furnished. Departed November 23.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940), S. 93 f.

H1572 – 0085

S. S. Nishmaha (November 11—23) 13 days.	Lykes Bros. S. S. Co.—cotton, paraffin, beef casings—detained by the British authorities at Gibraltar. Large number of items of cargo seized. Free to depart after November 17 on captain's undertaking to unload at Barcelona cargo for that port, and to proceed to Marseilles for unloading seized items.
S. S. Examiner (November 17-December 4) 18 days.	American Export Line—general cargo, oil, grease, rubber tires, cotton goods—detained by the British authorities at Gibraltar. 11 bags first class mail removed.
S. S. Excambion (November 20—27) 8 days.	American Export Line—general cargo, oil, films—detained by British authorities at Gibraltar.
S. S. Exmouth (November 22-December 5) 14 days.	American Export Line—general cargo—detained by British authorities at Gibraltar.
S. S. Extavia (November 29-December 14) 16 days.	American Export Line—mixed cargo—detained by the British authorities at Gibraltar. Ship free to depart on giving Black Diamond guarantee in respect to one item of cargo.
S. S. Exochorda (December 5—13) 9 days.	American Export Line—mixed cargo, burlap, tinplate, tobacco, oil—detained by the British authorities at Gibraltar.
S. S. Exmoor (December 7—15) 9 days.	American Export Line—mixed cargo—detained by the British authorities at Gibraltar.
S. S. Explorer (December 9—23) 15 days.	American Export Line—mixed cargo—detained by the British authorities at Gibraltar.

H1572 – 0086

104.

Protestnote der italienischen Regierung vom 3. März 1940 an die britische Regierung gegen die britische Banngutliste und Banngutkontrolle sowie gegen die Briefpostbeschlagnahme und die Ausfuhrsperre[1]).

(Übersetzung.)

Die faschistische Regierung bezieht sich auf die Mitteilung der britischen Regierung, nach welcher jedes Schiff mit Ladung von Kohlen deutscher Herkunft, das den Verladehafen nach dem 1. März d. J. verläßt, Kontrollmaßnahmen unterliegt.

Gegenüber dieser Maßnahme, die die italienischen Interessen schwer verletzt, erneuert die faschistische Regierung auf das entschiedenste die Proteste und die Vorbehalte, die sie bereits eingelegt hat, gegen die Grundsätze, welche die Anordnungen der britischen Regierung bezüglich des Wirtschaftskrieges bestimmen, und gegen die Art und Weise, in welcher diese gegen die nichtkriegführenden Staaten angewandt werden.

Die von der britischen Regierung angewandten Maßnahmen auf diesem Gebiet scheinen und sind im Widerspruch mit dem Buchstaben und dem Geist des internationalen Rechts, das innerhalb genau bestimmter Grenzen die Rechte der Kriegführenden festlegt, um die Interessen Dritter und die Freiheit ihres rechtmäßigen Handels sicherzustellen.

Nach den geltenden internationalen Rechtssätzen ist das angewandte Verfahren ein offensichtlicher Mißbrauch, das Verfahren nämlich, den gesamten Seeverkehr der nichtkriegführenden Länder einer oft schikanösen Kontrolle zu unterziehen, von ihnen in beschwerlichem und übertriebenem Umfang, der mit der üblichen Geheimhaltung der kaufmännischen Transaktionen unvereinbar ist, die Vorlage dokumentarischer Nachweise zu verlangen, die Verweisung der Schiffe in Kontrollhäfen mit einem oft Tage und Wochen dauernden Aufenthalt der Schiffe zur Norm zu erheben, dem Reedereiwesen, der Regelmäßigkeit des Dienstes und der Abwicklung des Verkehrs schwerste Schäden zuzufügen mit dem Ergebnis der Behinderung, Einengung und oft Lahmlegung der Versorgung der nichtkriegführenden Länder und mit unmittelbaren und direkten Rückwirkungen auf die Industrien und auf die Beschäftigung der Arbeiter.

Die derzeitige Behandlung der als Konterbande erklärten Waren hebt praktisch die Unterscheidung zwischen absoluter Konterbande und bedingter Konterbande auf in offenem Widerspruch mit dem Völkerrecht, das auf diese Unterscheidung die Möglichkeit aufgebaut hat, den normalen Warenaustausch für die Erfordernisse der Zivilbevölkerung zu sichern.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0087

Das Herunterholen der Postsäcke auf hoher See und die Art und Weise, in welcher die Kontrolle der in den Säcken enthaltenen Korrespondenz erfolgt, auch wenn es sich um Korrespondenz von Italienern an Italiener handelt, bilden eine flagrante Verletzung des Postgeheimnisses, das das XI. Haager Abkommen von 1907 ausdrücklich garantieren wollte.

Vor allem unvereinbar mit den fundamentalen Grundsätzen des Völkerrechts und im besonderen mit der Pariser Deklaration vom 16. April 1856 ist die Maßnahme vom 28. November vergangenen Jahres, die die Ausfuhr deutscher Waren nach neutralen Ländern trifft. Aus welchen Beweggründen auch immer man geglaubt haben mag, diese Maßnahme einführen zu sollen, so können diese Gründe doch keinesfalls die Beeinträchtigung der Rechte der nichtkriegführenden Mächte rechtmäßig machen. Die vorgenannte Maßnahme ist andererseits auch im Hinblick auf ihre wirtschaftlichen Rückwirkungen äußerst schwerwiegend, weil ihre Anwendung den Mechanismus des internationalen Warenaustausches tiefgehend stört, Versorgungsquellen abschnürt und die Produktionsmöglichkeit der nichtkriegführenden Staaten vermindert.

Insonderheit legt die faschistische Regierung Wert darauf, mit aller Deutlichkeit klarzustellen, daß die Entscheidung der britischen Regierung, die Einfuhr von Kohle deutscher Herkunft auf dem Seewege nach Italien Kontrollmaßnahmen zu unterwerfen, rechtswidrig (illegittimita) und sehr schwerwiegend ist, um so mehr, als die britische Regierung weiß, daß die fragliche Kohle eine unerläßliche Notwendigkeit für das Leben und die Arbeit des italienischen Volkes bedeutet. Unter diesen Umständen ist die von der britischen Regierung angewandte Maßnahme geeignet, die wirtschaftlichen und politischen Beziehungen zwischen Italien und Großbritannien, wie sie in den Vereinbarungen vom 16. April 1938 festgelegt wurden, zu stören und zu beeinträchtigen.

Indem die faschistische Regierung ihren ausdrücklichen Protest erneuert, will sie von vornherein die Umstände und Tatsachen genau festhalten, aus denen sich die jetzige Lage ergeben hat, um die Verantwortlichkeiten festzulegen, welche sich aus der weiteren Entwicklung der Lage ergeben.

105.

Antwortnote der britischen Regierung vom 20. März 1940 an die italienische Regierung auf deren Protestnote vom 3. März 1940[1]).

1. His Majesty's Government in the United Kingdom have received and have examined carefully the note which the Italian Government communicated to them on Mar. 3 last dealing in general with the exercise of their belligerent rights at sea and drawing attention in particular to the question of the control of German seaborne coal to Italy. An understanding on the last-named question has now happily been reached between the two Governments, and in consequence the present reply is mainly directed to the other questions raised in the Italian Government's communication.

2. By way of preface His Majesty's Government would wish to stress the following point. The Italian Government express the view that His Majesty's Government in the present exercise of their belligerent rights are disregarding both the letter and the spirit of international law. His Majesty's Government would point out that in considering the application of the principles of international law in the present circumstances, account must be taken of the fact that they are fighting against an enemy who has on repeated occasions flagrantly disregarded those principles and even the common precepts of humanity. The Italian Government will appreciate that if, on the one hand, the enemy are to be free to pursue with impunity practices in total disregard of the restraints imposed by international law and moral principles, and yet at the same time His Majesty's Government are expected at all times scrupulously to observe them, His Majesty's Government are placed at a marked disadvantage in their conduct of the war. This disadvantage is one to which His Majesty's Government are prepared to submit so far as humanitarian considerations are concerned. They have no intention of imitating the barbarous methods of their opponents, from which Italian ships and nationals have suffered in common with those of other neutral Powers irrespective of the nature, origin or destination of the cargoes concerned, and they have therefore at all times sought to ensure that their action conforms to the accepted principles under which they exercise their belligerent rights. But they are unable to accept the disabilities that would result for them were they to refrain from full exercise of these rights, and in particular of the undoubted right of retaliation to which the action of the enemy gives rise.

3. His Majesty's Government had believed that the Italian Government were in full possession of their point of view upon the various questions raised by the Italian Government; nevertheless they are glad to have this opportunity of restating briefly their attitude.

4. To take first of all the Order-in-Council of Nov. 27 last, regarding the application of measures of control to goods which are of German origin or German property. His Majesty's Government recall that it was clearly explained at the time when this Order was issued that the measures in question were taken as a result

[1]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 23. März 1940.

of the savage and inhuman extension by the German Government of mine and submarine warfare against merchant shipping. In the face of the declared German intention of preventing by any means, legal or illegal, commerce of all kinds with the United Kingdom, His Majesty's Government have had recourse to their undoubted right of reprisal for the breaches of international law by their adversaries, and chose for this purpose the measure most calculated in their opinion to offset the illegalities committed by the German Government. In its effect on neutrals, however, this measure is entirely different from the unprincipled procedure adopted by Germany, since it does not involve the destruction of innocent vessels with their cargoes and passengers.

5. As regards the contention of the Italian Government that the action which His Majesty's Government are taking involves a violation of the Declaration of Paris. His Majesty's Government, while reserving their attitude as to the extent to which Article 2 of the Declaration can be regarded in existing circumstances as covering German exports carried in neutral ships, would observe that the German action, in retaliation for which the measures, in question are being taken, in itself involves a clear violation of both Articles 2 and 3 of the Declaration. German submarines and mines, employed as they are being employed in the present war, respect British goods on neutral ships no more than they respect neutral goods on British ships.

6. As regards the general objection raised by the Italian Government to the measures of contraband control adopted by His Majesty's Government in regard to the seaborne trade of nonbelligerent States, His Majesty's Government would observe that their action in this matter rests on the broad ground that they are entitled, in the exercise of their lawful belligerent rights, to enquire into the destination of cargo passing through their contraband control, with a view to distinguishing between goods which are of such a nature and have such a destination as would make it necessary to place them in prize and other goods.

7. As regards the various specific points raised by the Italian Government under this head, the system of which complaint is made (on the grounds among other things that it involves excessive documentation) has been introduced almost wholly with a view to ensuring the swift and easy passage of neutral vessels through the control. It must be recognised that the diversion of neutral vessels is necessary for the exercise of control under modern conditions, and it is particularly in this connection that the greatest efforts have been made by His Majesty's Government to meet the desires of the Italian and other neutral Governments. So far as the Western Mediterranean is concerned, arrangements have been made, after full discussion with the Italian Government and the shipping interests concerned, which render the diversion of neutral ships unnecessary save in exceptional circumstances; while, as regards the Eastern Mediterranean, a number of special facilities have been introduced, such as the establishment of an additional contraband control base at Aden. As a result of these and other arrangements, the delays to shipping of which complaint is made have, as the Italian authorities themselves recognise, been very greatly reduced. For example, in the case of the Italia Line, an amicable arrangement with the company has made it possible to reduce the stay of the company's vessels at Gibraltar to a matter of a few hours.

8. As regards the question of goods declared contraband, His Majesty's Government would observe that international law recognises the right of every belligerent to determine what it will treat as contraband, within the ambit of the generally accepted definition of contraband as that which is of use for the prosecution of the war. History and experience have shown that, as new methods of warfare have been developed and as new scientific discoveries have been made, there has been a constant and natural tendency for the conception of contraband to alter and to expand. This consideration seems to be recognised by the Italian Government; for Articles 159 and 160 of the Italian War Law of 1938 (which appear to make no distinction between absolute and conditional contraband) contain a restricted list of contraband defined to articles of purely military use, but provide that any other articles, except medical and ship's stores, may be added to the list by Royal Decree. Furthermore, on the general question of the contraband list issued by His Majesty's Government, the Italian Government will be aware that this list is closely modelled upon that adopted by the United States Government in 1917.

9. The measures which his Majesty's Government have found it necessary to take in order to prevent the use of mailbags for the conveyance of contraband have already formed the subject of correspondence with the Italian Government, in which his Majesty's Government have explained the justification for their action and have had occasion to point out that the practice of his Majesty's Government in this matter is by no means inconsistent with the views of the Italian Government as represented by Article 209 of the Italian War Law of 1938. There is no seizure ("prelievo") of mails, but only an examination of these for purposes of control.

10. His Majesty's Government hope that the foregoing comments will enable the Italian Government to form a just appreciation of their position generally. They note that the Italian Government in the penultimate paragraph of their communication state that the measures taken by his Majesty's Government are calculated "to disturb and compromise the economic and political relations between Italy and Great Britain as set up by the Agreements of Apr. 16, 1938." His Majesty's Government, for their part, continue to attach great importance to those agreements, which in their view constitute an element of stability in the political structure of the Mediterranean area, and they would be sorry to feel that their validity had been in any way compromised by measures which his Majesty's Government are bound to take in the exercise of their belligerent rights. Since the outbreak of the war his Majesty's Government have striven, in consultation with the appropriate Italian authorities, to remove causes of complaint as they arose. The present reply will have been drafted largely in vain if it does not convince the Italian Government of the continued resolve of his Majesty's Government to have the greatest measure of regard for Italian and other neutral interests that is compatible with the maintenance of those measures of legitimate control which they deem necessary for the prosecution of the war.

H1572 – 0088

H1572 – 0089

106.

Erster Bericht des Chefs der Abteilung „Wirtschaftskrieg" im italienischen Außenministerium vom 11. Mai 1940 an den Duce über die britisch-französische Banngutkontrolle gegenüber Italien[1]).

(Übersetzung.)

In ihrer diplomatischen Note vom 3. März hat die faschistische Regierung in allgemeinen Linien die Lage aufgezeigt, die für unsere Ausrüstung, unsere Industrien und unseren Handel durch das bestehende System der Kontrolle über den Seeverkehr entstanden ist, und hat die oft willkürlichen, stets schwerwiegenden Beschränkungen hervorgehoben, die dieses Kontrollsystem der Freiheit der Schiffahrt, der Sicherheit der Zufuhren und der Arbeit und Produktivität der Nation zufügt. Das hervortretende Merkmal dieser Organisation ist, daß sie keinem der durch das internationale Recht geheiligten Prinzipien entspricht, so daß alle diejenigen, die infolge ihrer Tätigkeit gezwungen sind, die kaudinischen Pässe der Kontrolle zu durchschreiten, niemals mit Sicherheit wissen, an welche Regeln sie sich zu halten haben. Reeder, Spediteure, Importeure von Waren sehen sich immer wieder gezwungen, Erkundigungen darüber einzuziehen, welche Formalitäten, Garantien und Prozeduren erfolgen müssen, um mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit darauf rechnen zu können, daß die Waren ans Ziel gelangen werden. Daraus folgt, daß die wesentliche Voraussetzung für das Bestehen von Handelsbeziehungen, nämlich die Sicherheit der Verträge, völlig aus dem Wirtschaftsleben Europas verbannt worden ist. Wenn einmal eine bestimmte Prozedur durch wiederholte Anwendung sich zu kristallisieren und zu einer Praxis zu werden scheint, so lassen neue Verdächtigungen und neue Anmaßungen die Forderung nach immer weiter übersteigerten Garantien und immer schikanöseren Formalitäten erstehen. Auf diese Weise entpuppt sich dieser Kontrollapparat durch die Kompliziertheit seines Mechanismus, durch die Willkür seiner Handhabung und vor allem durch die ungeheure Ausdehnung seines Anwendungsbereichs nicht nur als ein Kampfmittel zwischen Kriegführenden, sondern als ein Instrument der Wirtschaftshegemonie, das dazu bestimmt ist, auf Gebieten zu wirken, die nichts mit Konterbande-Kontrolle zu tun haben.

Die Beschwerden, die hier von den zu Unrecht geschädigten Parteien vorgebracht werden, die Dokumente, die wir systematisch über die Schäden und über die Willkür des Kontrollsystems sammeln, liefern detaillierte und genaue Grundlagen, um die Richtigkeit unserer Behauptungen zu stützen. Auf Tatsachen, und zwar nur auf solche, die von überzeugendster Beweiskraft sind, will ich daher die Aufmerksamkeit lenken, um einen genauen Begriff von dem Ernst der Lage zu geben. Kein italienisches Schiff, das ausfährt oder ankommt, kann sich der Kontrolle entziehen. Kein Teil der Fracht entgeht einer peinlich genauen Überwachung, die in den einzelnen Teilen der Ladepapiere vorgenommen wird. Bei aller Genauigkeit dieser Kontrolle könnte die Durchsuchung gewöhnlich auf hoher See vorgenommen und in einigen Stunden erledigt werden, dank des vollendeten Apparates unserer Schiffahrtsgesellschaften und der peinlichen Genauigkeit ihrer Schiffspapiere. Statt dessen haben die Kontrollbehörden, ohne Rücksicht auf die den Schiffsreedern dadurch entstehenden Schäden, sich die Kursanweisung nach den Kontrollhäfen und das oft monatelange Festhalten der Schiffe dort zur Gewohnheit macht. Es sei mir gestattet, einige typische Fälle anzuführen, die der vollständigen Liste der Anhaltungen und Kursanweisungen entnommen sind, die sich insgesamt vom Ausbruch der Feindseligkeiten bis zum 3. Mai dieses Jahres auf 857 Fälle belaufen.

Der Dampfer „XXI Aprile" der Reederei Garibaldi unterlag Kontrolluntersuchungen in Aden am 8., in Suez am 16. und in Port Said am 17. September. Dessen ungeachtet wurde er in Gibraltar am 27. September bis zum 6. Oktober festgehalten, und weiter in Weymouth am 12. Oktober, wo er bis zum 21. zurückgehalten wurde, obwohl die Befrachter von der englischen Botschaft die Zusicherung rascher Erledigung der Kontrollformalitäten erhalten hatten.

Der Dampfer „Voluntas" der Reederei J. N. S. A., der von Buenos Aires mit achthundert Tonnen Getreide, für italienische Häfen bestimmt, kam, wurde am 6. Oktober in Gibraltar angehalten und erst am 22. entlassen, im ganzen also 16 Tage festgehalten.

Der Dampfer „Laura C." der Reederei Italia, der von Galveston und Huston kam, wurde in Gibraltar am 7. Oktober angehalten, am 5. November entlassen, darauf von neuem am 10. November in Marseille angehalten und dort bis zum 13. zurückgehalten, nachdem er alle Waren ausgeladen hatte, im ganzen also über einen Monat festgehalten.

Der Dampfer „Agata" des Reeders Alfio in Neapel, der mit einer für die Schweiz bestimmten Ladung, von Sevilla kommend, am 19. Oktober in Gibraltar angehalten und nach Genua dirigiert worden war, wurde ungefähr einen Monat zurückgehalten. Er wurde am 15. November entlassen.

Der Ozeandampfer „Augustus" der Reederei Italia ist in Gibraltar acht Tage festgehalten worden, vom 21. bis zum 30. Oktober — ein typischer Fall von übermäßig ausgedehntem Festhalten eines Linien-Dampfers, wodurch den Reedern allein ein Schaden von über einer Million Lire erwächst.

Der Dampfer „Livenza" der Reederei Italia wurde vom 25. Oktober bis zum 15. November in Gibraltar zurückgehalten.

[1]) „Relazioni Internazionali" 1940, S. 894 ff.

Der Dampfer „Le Tre Marie" des Reeders Tripcowich, der am 1. November in Gibraltar mit einer allgemein deklarierten Ladung angehalten worden war, wurde dort bis zum 23. November zurückgehalten, obwohl er schon eine frühere Kontrolle in Casablanca durchgemacht hatte, wo ihm sogar ein Passierschein ausgestellt worden war.

Das Motorschiff „Assiria" ist gut 25 Tage, vom 31. Oktober bis zum 25. November, in Malta zur Kontrolle festgehalten worden.

Der Dampfer „Foscolo", der auf der Fahrt von Sušak nach Rotterdam nach Weymouth dirigiert worden war, wurde 34 Tage zurückgehalten, vom 28. Dezember 1939 bis zum 30. Januar 1940, und gezwungen, Teile der Ladung zu löschen, obwohl im voraus alle notwendigen Formalitäten bei den englischen Behörden erledigt worden waren, um eine geregelte Reise zu gewährleisten.

Es war anzunehmen, daß so in die Länge gezogene Schiffsaufenthalte der anfänglichen Unvollkommenheit der Organisation des Kontrollsystems in den ersten Zeiten seines Funktionierens zuzuschreiben waren. Umgekehrt läßt sich heute daraus, daß diese Praxis zu einer Dauereinrichtung geworden ist, schließen, daß das Festhalten der Schiffe jedesmal dann, wenn es über jedes erträgliche Maß hinaus verlängert wird, eine Repressalienmaßnahme darstellt, deren Beweggründe man nicht immer zu erraten vermag.

Auch in diesen letzten Tagen hat es nicht an solchen Fällen gefehlt. Das Tankschiff „Lucifero", das eine Ladung Schmieröl für die „Romsa" an Bord hatte, ist am 31. März in Gibraltar angehalten und von da nach Malta dirigiert worden, wo es bis zum ersten dieses Monats festgehalten worden ist. Trotz unserer wiederholten Vorstellungen ist es uns nicht gelungen, den Grund des Festhaltens zu erfahren, noch, wann die Behörden geruhen werden, das Schiff zu entlassen.

Manchmal haben die Schiffe tagelang in den Kontrollhäfen gelegen, ehe die Behörden sich bequemten, die Untersuchung vorzunehmen. So war es unter anderem bei dem Dampfer „Enrico Costa", der am 27. Januar in den Downs anlangte, wo er vier Tage wartete, ehe die Untersuchung vorgenommen wurde, was auf Nachlässigkeit, Böswilligkeit oder nicht genügendes Personal für die Kontrolle schließen läßt, jedenfalls aber auf mangelhafte Organisation.

Keine Norm regelt die Kursanweisung. Der Liniendampfer „Campidoglio" der Società Adriatica, der vom Piräus nach Konstantinopel fuhr, ist am 10. Februar dieses Jahres am Eingang der Dardanellen nach Malta dirigiert worden, mußte also ungefähr 600 Seemeilen zurückfahren. Ebenso wurde der Dampfer „Capo Orso", der zu der Linie Tyrrhenisches Meer—Schwarzes Meer—Donau der Genueser Dampfschiffgesellschaft gehört, auf der Fahrt vom Piräus nach Konstantinopel am 16. Februar dieses Jahres nahe der Einfahrt in die Dardanellen nach Malta dirigiert: eine um so unerklärlichere Kursanweisung, als das Schiff von Italien abgefahren war mit einer vollkommen durch ordnungsgemäße Ursprungszeugnisse gedeckten Ladung und im Piräus keinerlei Ladungsmanöver vorgenommen hatte. Ein anderer typischer Fall: der Liniendampfer „Fenicia", auch der Società Adriatica gehörend, wurde auf einer Fahrt von Konstantinopel nach Brindisi am 10. Februar dieses Jahres nach Malta dirigiert, ehe er die Ladung im griechischen Hafen Calamata gelöscht hatte, und wurde sofort entlassen. Als er sich darauf nach Calamata zurückbegeben hatte, wurde er auf seiner Fahrt von Calamata zum Adriatischen Meer ein zweites Mal nach Malta dirigiert. Der Dampfer „Bosforo" der Società Adriatica ist auf der Fahrt von Italien zum Piräus und nach Konstantinopel, nachdem er eine erste Kontrolle durch ein britisches Schiff bei der Insel Zante durchgemacht hatte, ein zweites Mal am 11. April angehalten und gezwungen worden, unter Eskorte nach Malta zurückzufahren. Darauf ist er, nachdem er schon einen Teil der Fahrt nach Malta zurückgelegt hatte, ein drittes Mal angehalten und hat die Erlaubnis erhalten, die Reise nach Konstantinopel fortzusetzen.

Man vergegenwärtige sich, daß jede Kursanweisung dem Reeder ungeheure Kosten verursacht. Sie dürfte daher nur beim Vorliegen schwerwiegender Gründe vorgenommen werden, besonders wenn durch sie das Schiff zu einem langen Umweg gezwungen wird.

Ein praktisches Mittel, um die Kursanweisung zu vermeiden, besteht darin, eine besondere Garantieerklärung abzugeben, in der der Kapitän des Schiffes, nur um die Möglichkeit zu haben, ohne Hindernisse den endgültigen Bestimmungshafen zu erreichen, sich verpflichtet, die eventuell verdächtigen Teile der Ladung abzuliefern, ehe nicht völlige Klärung durch die Kontrollbehörden erfolgt ist. Wenn dann die verdächtigen Teile Gegenstand der Beschlagnahme sein sollten, verpflichtet sich der Kapitän durch dieselbe Garantieerklärung, sie in den Kontrollhafen, der ihm bezeichnet wird, zurückzuführen. Eine solche Garantie ist in Reederkreisen wohl bekannt unter dem Namen einer „hold back"-Garantie. Nun, mehr als einmal hat die Kursanweisung keinen anderen Zweck gehabt als den, dem Kapitän diese „hold back"-Garantie ausstellen, also eine Formalität erfüllen zu lassen, die ohne jede Schwierigkeit auf hoher See hätte erledigt werden können.

Besonders ernste Folgen haben die Kursanweisungen, die Liniendampfern, die einen regelmäßigen Dienst versehen, erteilt werden. Jede Verzögerung bringt es in solchem Falle mit sich, daß die Abfahrtszeiten verschoben und die Fahrpläne geändert werden müssen, was eine Störung des Passagier- und Frachtdienstes bedeutet. Zuweilen folgt einer Kursanweisung eine zweite, ja eine dritte. So wurde der Liniendampfer „Conte Biancamano", von Schanghai kommend, nachdem er am 11. Januar die Kontrolle in Aden durchgemacht und die „holdback"-Garantie ausgestellt hatte, beim Auslaufen aus Port Said ein zweites Mal mit Kurs nach Haifa dirigiert. Erst kürzlich hat der Dampfer „Maria", der sich am 22. April zur Kontrolle nach Gibraltar begeben hatte, dort bis zum 25. festgelegen, um dann die Anweisung zu erhalten, Kurs nach Marsa Scirocco (Malta) zu nehmen, wo er bis zum 5. Mai zurückgehalten worden ist.

H1572 – 0090

Die zweimalige Kursanweisung ist oft auf mangelhafte Zusammenarbeit des englischen und französischen Kontrolldienstes zurückzuführen. So kommt es vor, daß ein Schiff, wenn es die Durchsuchung in einem Kontrollhafen hinter sich hat und entlassen worden ist, von neuem in einen zweiten Kontrollhafen dirigiert wird, der dem anderen Land gehört. Ich zitiere den Fall des Dampfers „Maria Stella", der am 14. Dezember nach Dakar dirigiert wurde, als er sich schon (infolge Kursanweisung) auf der Fahrt nach Gibraltar befand, und den Fall des „Ariosto", der unter ähnlichen Umständen nach Casablanca dirigiert wurde.

Noch bezeichnender ist der Fall des Dampfers „Libanon", der aus portugiesischen Häfen nach Genua fuhr. Dieser Dampfer wurde am 21. Februar in Casablanca festgehalten, wo er eine erste peinlich genaue Kontrolldurchsuchung durchmachen mußte, die, soviel man weiß, durch falsche Informationen bestochener Denunzianten veranlaßt war. Am 26. desselben Monats erhielt der Kapitän von den lokalen Marinebehörden die Anweisung, die ganze in Portugal an Bord genommene Ladung auszuladen, damit eine noch genauere Untersuchung vorgenommen werden könnte. Vergebens machte der Kapitän geltend, daß seine Gesellschaft die „hold back"-Garantie bei der britischen Botschaft in Rom geleistet hatte. Am 27. wurde mit der Ausladung begonnen, die jedoch auf Anweisung der gleichen Behörden am nächsten Tage gestoppt wurde. Die ausgeladenen Güter mußten also wieder an Bord gebracht werden, und der Dampfer erhielt die Anweisung, sich ohne Zwischenstationen nach Gibraltar zu begeben, um von den dortigen Kontrollbehörden durchsucht zu werden. Am 29. ist die „Libanon" in Gibraltar, und am 1. März begeben sich die Kontrollbehörden an Bord. Am selben Tage gibt das „Contraband Control Office" dem Kapitän bekannt, daß der Dampfer zurückgehalten wird. Am 3. März neue Gegenorder: die „Libanon" darf abfahren, muß sich aber einer dritten Kontrolldurchsuchung in Marseille unterziehen. Erneut weist der Kapitän darauf hin, daß die „hold back"-Garantie geleistet ist. Die Lokalbehörden ignorieren dies. Am Nachmittag des 4. März beginnt das Schiff die Fahrt nach seinem neuen Bestimmungsort. Am 8. März ist die „Libanon" in Marseille, am 13. wird sie gezwungen, die Waren auszuladen, die die Kontrollbehörden für verdächtig halten. Nach weiteren Durchsuchungen und Vergewisserungen sind endlich am 19. die Irrfahrten des Schiffes beendet, das für die Fahrt Vigo—Genua 20 Tage gebraucht hat.

Ein Schiff, das die strenge Kontrolle in Gibraltar überstanden hat, ist niemals davor sicher, nicht noch eine zweite in Casablanca oder sogar in Dakar über sich ergehen lassen zu müssen. Zu einer seltsamen Odyssee wurde, infolge der Einmischungen und der Duplizität der Kontrolle seitens der französischen und englischen Behörden, die Reise einer Gruppe von acht aus Tanganyika heimkehrenden deutschen Staatsangehörigen, die auf dem italienischen Dampfer „Rosandra" gebucht hatten, wozu ihnen die englischen Behörden selbst das Billett bezahlt hatten. Diese acht Passagiere wurden, nachdem sie ganz Afrika umschifft hatten und am 30. Dezember in Dakar ankamen, von den französischen Kontrollbehörden von Bord geholt. Nachdem sie sich dann auf der „Duchessa d'Aosta" eingeschifft hatten, wurden sie am 24. Februar in Orano noch einmal von Bord geholt und mußten daselbst eine neue Fahrtunterbrechung mitmachen, ehe sie die weitere Heimreise antreten konnten.

Zuweilen wird die zweite Kursanweisung von der gleichen Behörde angeordnet, die die erste verfügt hat, so groß ist die Anmaßung derjenigen, die die Kontrolle ausüben, und ihre Gleichgültigkeit gegenüber der Schädigung derer, die ihre Opfer sind. Oft kommt es vor, daß man plötzlich ohne Nachricht von einem unserer Schiffe bleibt. Es ist an einem bestimmten Tage abgefahren, war am folgenden Tage an dem und dem Punkt, und dann? Man weiß nichts mehr darüber. Was ist geschehen? Befürchtungen und Funksprüche auf der Suche nach dem Schiff werden zwischen den Schiffahrtsgesellschaften, ihren Agenturen und den Schiffen auf hoher See ausgetauscht. Nichts. Was ist vorgefallen? Nichts weiter, als daß die Kontrollagenten dem Schiff eine Kursanweisung erteilt und ihm eine bewaffnete Eskorte an Bord geschickt haben, um zu verhindern, daß es sich durch Funksprüche verständigt. Auf diese Weise bleibt das Schiff fünf, sechs, sieben Tage von der Welt abgeschnitten, faktisch der Gefangene der Kontrollbehörde. Die Schäden, die aus diesem willkürlichen Vorgehen der Kontrollbehörden sowohl in bezug auf die Anhaltungen der Schiffe und die ihnen erteilten Kursanweisungen als auch auf die ungerechtfertigte Beschlagnahme von Waren und vor allem in bezug auf die Verzögerungen, die der gesamte nicht „navicertierte" Überseeimport erleidet, entstehen, werden auf Grund der Angaben, die von der Besatzung den Versicherungen, den Organen der Gesellschaften und von Privaten gemacht werden, auf eine Summe geschätzt, die sich auf eine Milliarde beläuft.

Man wird fragen: wer bezahlt die Schäden dieses willkürlichen Vorgehens? Wir haben, das ist klar, ein Anrecht auf ihre volle Vergütung. Zu diesem Zweck wird von den Interessenten eine genaue Buchführung auf dem laufenden gehalten, und die faschistische Regierung hat nicht verfehlt und wird nicht verfehlen, ihnen wirksame und fühlbare Beweise ihres Interesses zu geben. Die Frage ist Gegenstand sorgfältiger Prüfung. Es ist in dieser Hinsicht bezeichnend, daß die Rechtsprechung der Prisenhöfe den Kontrollbeamten so unbegrenzte und willkürliche Machtvollkommenheit zuerkennt, daß sie ihnen jede direkte Verantwortung bei der Ausübung ihrer Funktionen nimmt. Es handelt sich, wohlgemerkt, um eine Rechtsprechung, die bis in die Zeiten der Segelschiffahrt zurückreicht, in denen die Prisenhöfe das Festhalten eines Schiffes für die Dauer von drei Monaten als „nicht unvernünftig" oder die Handlung eines Kontrollbeamten als gerechtfertigt ansehen konnten, wenn nicht seine vollkommene geistige Unzurechnungsfähigkeit oder der Wille zu einer verbrecherischen Handlung erwiesen war. Aber es ist klar, daß heutzutage mit sehr anderen Maßstäben die Schäden der Anhaltungen und Beschlagnahmen eingeschätzt werden müssen, die die Schiffe und ihre Ladungen auch nur für den Zeitraum von einigen Tagen brachlegen — nachdem sich der Rhythmus des Geschäftslebens und die Bewegung des Güteraustausches so beschleunigt haben. Die zutage tretende Solidarität der Interessen, die den Reeder mit dem Erzeuger der Waren und dem Vermittler des Warenaustausches verbindet, macht die enge Zusammenarbeit verständlich, die sich zwischen diesen drei Kategorien zum wirksamen Schutz gegen die Härten der Kontrolle herausgebildet hat. Man hat daher erreichen können, daß, analog zu dem, was im vergangenen Krieg eingeführt wurde, eine Art Paß für die Waren eingerichtet worden ist, der die Legitimität ihrer Bestimmung bescheinigt und ihre Bewegungsfreiheit

H1572 – 0091

sichert. Dieses Dokument ist das „Navicert". Nichts geht ohne dieses Zertifikat durch. Die Waren, die es nicht besitzen, werden in Listen aufgeführt, auf Grund derer die Kontrollbehörden eine lange Untersuchung anstellen, ehe sie die eventuelle Freigabe der einzelnen Posten verfügen.

Es ist vielfach vorgekommen, daß die Passagiere bei der Landung ihr persönliches Gepäck nicht ohne die Einwilligung des fremden Konsuls herausbekommen konnten. In einigen Fällen sind weder ihre Eigenschaft als diplomatischer Agent noch die Immunität, die sie auf Grund ihres Amtes genießen, berücksichtigt worden. Ein so beispielloser Rigorismus hat denn auch manchmal zu den unvorhergesehensten und unsinnigsten Folgen geführt. In einem Falle, wo es sich um die Überführung von Leichen handelte, sind diese unter den nicht „navicertierten" Teilen der Ladung aufgeführt worden, deren Auslieferung nicht erlaubt ist. Es sind also nicht einmal für sie Ausnahmen vorgesehen. Ohne das Wohlwollen der Kontrollbehörden bleibt ihnen der Frieden des Grabes verwehrt.

Von solchen Unzuträglichkeiten abgesehen, hatte man anfangs gehofft, daß durch das „Navicert"-System die Kontrolle gemildert, der Seedienst erleichtert und der Rhythmus des Handelsverkehrs beschleunigt würde. Aber die ersten Enttäuschungen ließen nicht auf sich warten. Das „Navicert"-System funktioniert tatsächlich nur in drei Häfen Amerikas, und auch in diesen Häfen sind die Schwierigkeiten, um in den Besitz des so kostbaren Dokuments zu gelangen, ohne Ende. Die Vorwände, unter denen das Dokument verweigert wird, sind ganz unvorstellbar. Es genügt, daß der Verkäufer der Waren auf einer Schwarzen Liste, die natürlich niemand kennt, steht, um das Dokument zu verweigern. Auf diese Weise werden die Möglichkeiten von Käufen sogar auf neutralen Märkten „ad libitum" der Kontrollbehörden beschränkt. Außerdem gibt es einige Kategorien von Waren (Rizinus-Samen, Gummi, Wolle, Metalle), für die, ohne daß man die Gründe kennt, das „Navicert" prinzipiell verweigert wird. Aber auch wenn die Waren von dem „Navicert" gedeckt werden, sind die Schwierigkeiten damit noch nicht zu Ende. Obwohl es sich um ein offizielles Dokument handelt, das von den Kontrollbehörden selbst ausgestellt wird, kommt es häufig vor, daß die in diesem Zertifikat eingetragenen Waren ohne jeden verständlichen Grund festgehalten oder sequestriert werden, was bei allen Beteiligten ein Gefühl größter Bestürzung und leicht verständlicher Beunruhigung auslöst.

Sehr viel unsicherer und schwieriger ist die Lage der Waren, die ohne „Navicert" reisen, da sie allen Zufälligkeiten ausgesetzt sind, die sich aus dem Fehlen präziser Normen und der Schrankenlosigkeit des den Kontrollagenten zuerkannten Ermessens ergeben. Es kommt noch hinzu, daß das dichte Geheimnis über die Beweggründe, die zu einer Beschlagnahme führen, bewußt aufrechterhalten wird. Oft wird, wie es sich leicht nach und nach hat feststellen lassen, die Entscheidung der Kontrollinstanzen durch falsche Informationen, durch Irrtümer hinsichtlich der Namen und durch falsch interpretierte aufgefangene Nachrichten bestimmt, zuweilen durch falsche Denunziationen von Konkurrenzfirmen und fast immer durch einen übermäßigen Eifer unverantwortlicher Instanzen. Im vergangenen Dezember wurden die Baumwoll-Ladungen der Dampfer „Maddalena Odero", „Monbaldo", „Monrosa", ungefähr 5000 Ballen, vom Prisenhof in Gibraltar beschlagnahmt und erst drei Monate später freigegeben, weil man infolge von Nachrichten, die sich dann als unbegründet erwiesen, annahm, die Baumwollballen seien Konterbandeware.

Der Umfang des Schadens, den ein Festhalten oder eine Beschlagnahme weiten Kreisen von Beteiligten verursacht, steht in gar keinem Verhältnis zu der Wichtigkeit des Zwecks, der durch solche Maßnahme erreicht werden soll; als Musterbeispiel kann der Fall des Dampfers „Caldea" gelten, der von Port Said nach Haifa dirigiert und daher zu einer langen Fahrt gezwungen wurde, nur wegen der Tatsache, daß er einen — sage und schreibe — e i n e n Ballen Baumwolle eingeladen hatte, der schon von einem anderen Dampfer hatte ausgeladen werden müssen.

In den ersten Monaten des Krieges ließ man die beschlagnahmten oder sequestrierten Waren in den Kontrollhäfen ausladen. In Gibraltar und Malta lagern noch Waren, die in dieser allerersten Periode beschlagnahmt wurden. Ich werde u. a. an einen Posten „linters" Baumwolle erinnern, der in Malta im November ausgeladen ist und wegen dessen noch Verhandlungen für die Freigabe schweben. So lagert in Gibraltar noch eine Partie Molybdänerz, das für die „Ammi", ein halbstaatliches und daher ganz unverdächtiges Institut, bestimmt ist, und es gelingt weder, mit den zu erfüllenden Formalitäten ins reine zu kommen, und noch viel weniger, herauszufinden, auf Grund welcher sonderbaren Gedankengänge sich das Zurückhalten dieser Waren hat rechtfertigen lassen. Allen unseren Exporteuren sind durch traurige Erfahrungen die Gefahren bekannt, die den in den Kontrollhäfen ausgeladenen Waren drohen. Abgesehen von den Verzögerungen, bis man wieder in ihren Besitz gelangt, abgesehen auch von den Kosten der erforderlichen Maßnahmen, um den langsamen und wirren Mechanismus der Prisenhöfe in Gang zu bringen, schwebt über diesen Waren oft das Recht, das manche Kontrollinstanzen sich willkürlich angemaßt haben, zu ihrer Requisition zu schreiten oder sie ohne weiteres zu verkaufen unter dem schönen Vorwand, daß sie sonst verdürben, was oft eine bequeme und beschleunigende Methode ist, um die Hafenrampen frei zu machen, auf denen sich die beschlagnahmten Waren immer mehr anhäufen und so die Abwicklung geregelter Hafenoperationen unmöglich machen. Wenn es dem Empfänger der Waren endlich nach einem langen und mühevollen „Leidensweg" gelingt, seine vollkommene Rechtschaffenheit und die absolute Zuverlässigkeit der gegebenen Bürgschaften darzulegen, so ist die Wiederauslieferung der Waren derartig schikanösen Bedingungen unterworfen, daß die Kontrollmaßnahme aufs Haar einem Seeräuberakt gleicht. Ich beziehe mich in dieser Hinsicht auf einige Posten, über deren Freigabe man noch mit den Kontrollbehörden von Malta verhandelt. Die Freigabe erfolgt nur bei Übernahme folgender Verpflichtungen seitens des Interessenten:

Verzicht auf Ersatzansprüche für die erlittenen Schäden.

Erstattung der Spesen, die der britischen Krone bei der Beschlagnahme erwachsen sind.

Erstattung der Hafengebühren und ferner der Gebühren für Lotsen, Taxen usw., die dem Schiff dadurch erwachsen sind, daß es gezwungen wurde, einen Kontrollhafen anzulaufen.

H1572 – 0092

H1572 – 0093

Erstattung der Spesen für die Ausladung und Aufspeicherung der Waren.

Jeder Kommentar ist überflüssig. Es ist klar, daß die faschistische Regierung Bestimmungen dieser Art nicht dulden kann. Sie hat nicht verfehlt, auf diplomatischem Wege zu diesen unhaltbaren Ansprüchen Stellung zu nehmen. Schon die Tatsache, daß von dem Beteiligten eine Erklärung verlangt wird, nach der er die Kontrollbehörden mit keinem eventuellen Anspruch wegen Verlusten und Schäden, die von der erfolgten Beschlagnahme stammen, belasten wird, stellt an sich ein stillschweigendes Eingeständnis des Schadens dar, den man nicht zu ersetzen beabsichtigt. Noch krasser verstößt gegen jeden elementaren Grundsatz der Billigkeit die Forderung, daß derjenige, der schon durch eine ungerechtfertigte Beschlagnahme geschädigt wurde, auch noch die Kosten der ihm zugefügten Ungerechtigkeit tragen soll.

Wegen all der hier angedeuteten Maßregeln ist von unserer Seite versucht worden, die Reeder darin zu bestärken, möglichst viele sogenannte „hold back"-Garantien auszustellen. Die Produzentenkreise erhalten die kräftigste Unterstützung von seiten der Verwaltungen und der korporativen Organe bei der Erfüllung der zahllosen komplizierten und schwierigen Formalitäten für die Freigabe der Waren. Trotzdem ist die Lage in einigen unserer Häfen, vor allem in Triest, buchstäblich unerträglich. Ganze Gruppen von Waren werden systematisch blockiert. In den Häfen von Genua und Triest lagern Ladungen von Olivenöl von über 25 000 Doppelzentnern. Nicht anders behandelt man die Einfuhr von Thunfisch und Fischen aller Art in Öl, von Zucker, Metallen und Rhizinus-Saat, sogar die Einfuhr von Getreide ist Verzögerungen, Formalitäten und Schwierigkeiten jeder Art unterworfen, obwohl sie von Staats wegen und unter der unmittelbaren Kontrolle der öffentlichen Körperschaften, wie der C. I. S. C. L. A. und der „Federazione Italiana consorzi agrari" erfolgt, die, wohlgemerkt, sich schon nach den Bestimmungen ihres Statuts darauf beschränken, den Binnenmarkt zu versorgen. Einige derartige Ladungen sind über einen Monat auf den Hafenrampen oder in Kähnen zurückgehalten worden, wie es den Dampfern „Remo", „Città di Bari" und „Ossag" ergangen ist, obwohl es sich um Ware handelte, die bei nicht sachgemäßer Lagerung leicht verdirbt.

Es sei mir gestattet, noch einige andere Fälle anzuführen, wo in unseren Häfen eingetroffene Waren zur Verfügung der britischen Kontrollbehörden zurückgehalten werden. Um aufs Geratewohl ein Beispiel herauszugreifen: die Butter. In Italien besteht zur Zeit ein Ausfuhrverbot für dieses Produkt. Die Kontrollbehörden können daher sicher sein, daß die ganze eingeführte Butter ausschließlich zur Deckung des einheimischen Bedarfs bestimmt ist. Trotzdem hat sich im vergangenen Februar die Bürokratie des „Contraband Control Office" in sonderbarer Weise — man weiß nicht warum — gegen Sendungen dieses friedlichen Nahrungsmittels gestemmt, die aus Argentinien an einige italienische Firmen (Ottogalli, Polenghi und Lombardo, Cremerie Italiane di Cavriago) eintrafen. Nichts nützt die Tatsache, daß diese Sendungen ordnungsgemäß von „Navicerts" gedeckt waren und daß die betreffenden Empfänger den britischen Konsuln die gewohnten, von den betreffenden Gesellschaften beim Eintreffen hinterlegten Garantien präsentiert hatten. Ostern steht vor der Tür: die Butter wird von unserer Süßigkeiten-Industrie dringend angefordert zur Herstellung der unschuldigen Ostertauben. Umsonst: die Butter muß in den Kähnen des Hafens von Genua bleiben, wo sie der Wärme der ersten Frühlingssonne ausgesetzt ist. Endlich machen sich die Kontrollbürokraten den begangenen Irrtum klar und geben die Ladungen frei. Aber es ist zu spät. Ostern ist vorbei und die Schäden unserer Süßigkeiten-Industrie und der betreffenden Kaufleute werden von niemand ersetzt.

Um auf dem Gebiet der Lebensmittel zu bleiben, zitiere ich noch einen anderen neueren Fall, bei dem es sich um einen aus Südamerika mit dem Dampfer „Mar Bianco" eingetroffenen Posten Fleisch handelte, der für die S. A. J. B. bestimmt war, das italienische Unternehmen, das sich mit der Einfuhr von Gefrierfleisch für den Bedarf des königlichen Heeres befaßt. Dieses Schiff hatte auf dem Boden seines Laderaums 2500 Tonnen in Buenos Aires geladen und darüber noch 350 in Montevideo und weitere Ladung in Brasilien. Bei der Ankunft in Genua erklärt die Kontrolle, daß die in Argentinien an Bord genommenen Ladungen frei sind, während die aus Uruguay und Brasilien es nicht sind. Warum? Geheimnisse der Kontroll-Bürokratie! Die Herkunft ist in allen drei Fällen neutral. Andere Posten der gleichen Herkunft sind angelangt, ohne daß Schwierigkeiten gemacht worden wären, und die Bestimmung ist stets die gleiche: es handelt sich um die Fleisch-„Schächtelchen" für unsere Infanteristen. Nichts zu machen: der Posten wird beschlagnahmt. Auch noch „sub judice" ist der Fall, wo es sich um eine Ladung Holz handelte, die von einigen Händlern aus Bengasi in Rumänien gekauft worden war. Kann jemand auf den Gedanken verfallen, daß man, um Holz aus Rumänien nach Deutschland zu schicken, was sich bequem auf den Flüssen oder auf dem Landweg bewerkstelligen läßt, es nach Bengasi schickte? Und doch halten die Gehirne der Kontrollbeamten dies offenbar für möglich. Tatsache ist, daß der Dampfer nach Malta dirigiert worden ist, wo er 15 Tage zurückgehalten worden ist.

Doch weiter. Ein Kaufmann aus Catanien kauft einen Posten Ölsaat in der Türkei. Bei der Kontrolle in Malta läßt man ohne jeden Grund einen Teil der Ware ausladen, während der Rest frei weiterreisen darf. Warum? Ist es ein Fehler aus Unachtsamkeit oder ein absichtliches Vorgehen, um unseren Handel zu hemmen und Italien eine Schnur um den Hals zu legen wie zur Zeit der Sanktionen unseligen Angedenkens? Wie es auch sei, obgleich Ölsaat zu den Waren gehört, deren Ausfuhr in Italien verboten ist, und obwohl der Importeur und die korporativen Organe die absolute Garantie gegeben haben, daß auch die mißverstandene, in Malta ausgeladene Quote ausschließlich für den einheimischen Gebrauch bestimmt ist, läßt man diese fast fünf Monate in aller Wetterunbill auf den Rampen des Hafens von Malta vermodern und verschimmeln. Eines schönen Tages endlich gibt das Ministerium für Wirtschaftliche Kriegführung stillschweigend seinen Irrtum zu und teilt mit, daß die zurückgehaltene Quote endlich freigegeben wird. Aber die Tragikomödie ist noch nicht zu Ende. Als die Behörden in Malta von dem Interessenten ersucht werden, die Ware freizugeben, tun sie so, als ob sie aus den Wolken fielen: sie wissen nichts von der Freigabe-Order!

Es ist jedenfalls klar, daß die Kontrollbehörden bei der Ausführung einer Warenbeschlagnahme von jeder Überlegung über die Art der Ware selbst und über die Möglichkeit ihrer Verwendung zu kriegerischen Zwecken absehen. Als typisches Beispiel dafür möge die im vergangenen Dezember vorgenommene Anhaltung von dreißigtausend Tonnen Rosinen („Sultaninen") gelten, die aus der Türkei mit dem Dampfer „Quirinale" eintrafen. Gegenüber der deutlich gezeigten Überraschung der Importeure, daß eine Ware dieser Art die Kontrollbehörden überhaupt interessieren könne, zögerten diese nicht, ausdrücklich zu erklären, daß die Empfänger in den Besitz der „Sultaninen" gelangen könnten, aber nur unter der Bedingung, daß sie sie auf dem britischen Markt verkauften. Mit anderen Worten: ob mit oder ohne Beschlagnahme, man wollte das britische Publikum nicht dieses traditionellen Weihnachtsgeschenks berauben.

Wie hier die Sultaninen beschlagnahmt worden sind, so sind in anderen Fällen Haselnüsse, Mandeln, getrocknete Feigen und Pfeffer beschlagnahmt worden. Kriegsmaterial? Offenbar nicht, und ebensowenig Lebensmittel erster Ordnung, die als Grundlage des militärischen Widerstandes eines Staates anzusehen wären. Es ist klar, daß bei derartigen Waren keine Forderung auf Beschlagnahme erhoben werden dürfte, ganz unabhängig von ihrer Bestimmung. Obgleich andererseits in allen in Erwägung stehenden Fällen die italienische Bestimmung der Waren vollkommen garantiert war, hat man sich speziell beim Pfeffer auf die Kontrolle versteift: Pfeffer, der aus Niederländisch-Indien auf dem Dampfer „Cortellazzo" für die bekannte Fabrik von Lebensmittelkonserven Arrigoni & Co. eintraf, mit der „Vulcania" für die Firma Seppili, mit dem Dampfer „Perla" und der „Himalaya" für verschiedene andere Empfänger.

Und nicht einmal der humanitäre Charakter und die Etikette „Genf" und „international" haben gewisse Sendungen vor dem kurzsichtigen und hartnäckigen Eifer der Kontrolle retten können. Ich denke hier an die von dem Roten Kreuz einiger amerikanischer Staaten an das Internationale Rote Kreuz in Genf durch die italienischen Schiffe „Beatrice", „Sirio" usw. überwiesenen Sendungen. Das waren natürlich alles Fälle, bei denen sich die Kontrolle als ebenso pedantisch wie unnötig erwiesen hat, weil die Sendungen nach langer und überflüssiger Anhaltung haben freigegeben werden müssen. Sehr zahlreich sind auch die Fälle, die ich zitieren könnte, wo Waren beschlagnahmt wurden, obwohl ihre Bestimmung keinem Zweifel unterliegen konnte: so die Beschlagnahme von 2000 Tonnen Sand für unsere Glasbläsereien, die mit dem Dampfer „Petrarca" aus Belgien in Neapel eintrafen; weiter die Beschlagnahme von Setzmaschinen, für eine Zeitung in Rom bestimmt, die auf der „Conte di Savoia" am 7. April in Genua eintrafen, von Strohhüten, die mit der „Fella" am 11. April in Genua ankamen, von Sardellen-Konserven, die mit der „Vulcania" und der „Saturnia" für die „Ente nazionale fascista per la Cooperazione" eintrafen, von Terpentin, das auf der „Città di Bari" eintraf, von zahllosen Eiersendungen, die man sinnlos verfaulen ließ, von Lumpen, von Zucker, von Kakao und so vielen anderen typischen Beispielen, die ich der Kürze wegen weglasse. Sogar die Verteilung des Kaffees für den Binnenmarkt war gefährdet durch die Tatsache, daß die Kaffeesendungen zurückgehalten wurden, um abzuwarten, bis bei den Kontrollorganen „Informationen" eintreffen würden.

Alle diese Fälle und unzählige andere, die aufzuzählen zu zeitraubend sein würde, lassen einen staunen über die Art und Weise, wie die Kontrolle organisiert ist, und über die Direktiven, nach denen sie in bezug auf uns angewandt wird. Das allerernsteste Moment ist die Unsicherheit, das Fehlen präziser Normen, die Willkür. Das Mißtrauen verschärft und vermehrt sich von Tag zu Tag. Anfangs hatte man volles Vertrauen zu dem „Affidavit" und damit zu der bei der Einfuhr über die Bestimmung der Ware gegebenen Garantie. Dann verlangte man den Sichtvermerk der Kontrollbehörden, um den Ernst der Garantie zu bestätigen. Auch dies erschien bald ungenügend. Dann nahm man die Garantie eines korporativen Organs hinzu. Aber auch das genügt nicht. Man soll jetzt wünschen, daß alle Kaufleute in dem Augenblick, wo sie die Waren vom Importeur erwerben, eine ähnliche Garantie leisten. Man hat also die unsinnige Möglichkeit erwogen, der Ware auf dem Binnenmarkt durch die ganze Reihe der Zwischenhändler bis zu ihrer Endbestimmung nachzugehen, als ob es im faschistischen Staat zulässig wäre, es fremden Behörden zu überlassen, ihre Einwilligung zu den Operationen des Binnenhandels zu erteilen. Das Manöver — dies braucht kaum gesagt zu werden — ist durch die Wachsamkeit unserer Regierungsinstanzen im Keim erstickt.

Ich habe bisher die Schwierigkeiten der Importeure, den einheimischen Markt zu beliefern, gezeigt. Was die Exporteure betrifft, so ist ihre Lage durchaus nicht rosiger. Wir sind auf einem Gebiet, in dem alle Verfügungen der Kontrollbehörden in flagrantem Widerspruch zu dem stehen, was das internationale Recht verfügt. Das Verbot, mit dem Feind Handel zu treiben, ist ein Herrschaftsakt, den auszuüben eine Regierung ihren eigenen Untertanen gegenüber berechtigt ist, der aber zu einer sinnlosen, widerrechtlichen und unmoralischen Anmaßung wird, wenn man versucht, ihn außerhalb des eigenen Staates anzuwenden. Es wäre daher verständlich, wenn die Kontrollbehörden auf diesem Gebiet mit besonderer Vorsicht vorgingen. Statt dessen mehren sich gerade auf diesem Felde die allerunleidlichsten Maßregeln. Eine Ware reist nicht über das Meer, wenn sie nicht von einem Ursprungszeugnis der Kontrollbehörden begleitet ist. Aber die Bedingungen für die Ausstellung dieses Zeugnisses sind höchst unberechenbar, willkürlich und veränderlich. Das Zeugnis wird verweigert, wenn der Verdacht auftaucht, daß an der exportierenden Gesellschaft eine andere Firma, die einem feindlichen Lande angehört, beteiligt ist. Das Zeugnis wird verweigert, wenn die Ware an Firmen adressiert ist, die auf einer Schwarzen Liste figurieren, die natürlich niemand kennt. Das Zeugnis wird verweigert, wenn der Verdacht auftaucht, daß in der Ware, die ausgeführt werden soll, mehr als 25 % deutscher Werte enthalten sind, als ob es technisch überhaupt möglich wäre festzustellen, ob zum Beispiel, wie mehrfach behauptet worden ist, bei dem Färben einheimischer Stoffe teilweise Farbmittel fremder Herkunft verwendet worden sind. Die Verweigerung des Ursprungszeugnisses kommt dem Ausfuhrverbot gleich.

H1572 – 0094

Ich beeile mich zu erklären, daß die vereinzelten Fälle dieser Art, die bisher bekanntgeworden sind, die faschistische Regierung zu einer sofortigen Reaktion veranlaßt haben, da sie, wie es ein für allemal gesagt sei, nicht gewillt ist zu dulden, daß in Italien gegründete Institute und Gesellschaften, die als solche italienische juristische Personen sind, Befehle und Auflagen von ausländischen Behörden erhalten. Aber die Tatsachen haben nichtsdestoweniger symptomatische Bedeutung, und zwar um so ernstere, als in einigen Fällen die schamlose Forderung an die Firmen gestellt worden ist, ihre geheimsten Bücher vorzulegen. Die faschistische Regierung hat auch diesmal derartige Versuche sofort im Keim erstickt, indem sie den Firmen aufs strengste verboten hat, solchen beleidigenden Forderungen stattzugeben, und von den Kontrollbehörden verlangt hat, daß sie in den Grenzen bleiben, die ihnen die Achtung vor der Souveränität des Staates auferlegt.

Nicht weniger willkürlich und mit nicht geringerer Ungeniertheit wird die alliierte Kontrolle, insbesondere die britische, über die Briefpost und die von unseren Schiffen beförderten Wertsendungen ausgeübt, und zwar unter Mißachtung der Normen des internationalen Rechts, die durch die XI. Haager Konvention vom Jahre 1907 sanktioniert wurden, nach der die Briefpost, auch die an den Feind gerichtete, unverletzlich ist. Umgekehrt wird die englisch-französische Zensur systematisch nicht nur auf die für Deutschland bestimmten Postsäcke angewandt, sondern auch auf die, die an nichtkriegführende Länder adressiert sind. Man hat sogar versucht, diese Kontrolle auf die Post auszudehnen, die von Italien nach Italienisch-Ostafrika und nach den Inseln des Ägäischen Meeres gerichtet ist oder von dort kommt. Auch die von der faschistischen Regierung und auch von zahlreichen Regierungen nichtkriegführender Länder erhobenen Vorstellungen haben die Kontrollbehörden versucht, ihre Haltung mit der Behauptung zu rechtfertigen, die Beschlagnahme der Post bezwecke nicht, den Inhalt der Briefe zur Kenntnis zu nehmen, also eine wirkliche und eigentliche Zensur auszuüben, sondern sich zu vergewissern, daß die Päckchen und Briefe keine Konterbandegegenstände enthielten. Es bleibt jedoch Tatsache, daß die beschlagnahmten Postsäcke geöffnet werden, ohne daß der Kapitän oder irgendein Angestellter des Schiffes, das die Post befördert hat, bei der Kontrolle zugegen sind. Sie sind daher nicht in der Lage zu bescheinigen, ob das Postgeheimnis gewahrt ist oder nicht, obwohl sie, als Treuhänder der Post, wenigstens prinzipiell dafür verantwortlich sind. Daß es sich andererseits nicht um bloße Konterbandekontrolle, sondern um eine wirkliche und eigentliche Postzensur handelt, ist durch einige völlig sichere Fälle bewiesen, wo das Postgeheimnis öffentlich verletzt wurde. Ich führe den Fall des Dampfers „Tevere" an, der am 3. Oktober 1939 auf hoher See angehalten wurde, worauf an Bord einige Briefe geöffnet und durch einen Dolmetscher einem britischen Beamten vorgelesen wurden, der sich Notizen machte. Keine Aufklärung und kein Bericht erfolgt seitens der Kontrollbehörden über die von ihnen zurückgehaltenen Päckchen und Wertbriefe. Sie beschränken sich darauf, einen Teil der Postsäcke zurückzugeben, ohne anzugeben, ob sie vollständig sind oder nicht. Meistens findet die Rückgabe in der Weise statt, daß man die Postsäcke dem nächsten vorüberfahrenden Dampfer mitgibt, ohne jedoch anzugeben, von welchem Dampfer sie heruntergeholt worden sind. Es ist klar, daß dieses Fehlen genauer Informationen es sowohl dem Kommando des Schiffs, auf dem die Fortnahme stattgefunden hat, wie auch den italienischen Postbehörden unmöglich macht, für die ihnen übergebenen Päckchen und Wertbriefe zu haften. Abgesehen jedoch von der Unzulässigkeit dieser Praxis, bedeutet sie offensichtlich den schwersten Schaden, der so den unzähligen und beträchtlichen Interessen Privater zugefügt wird, die in keiner Weise an den in Gang befindlichen Feindseligkeiten beteiligt sind. Dieses abgekürzte Verfahren der Kontrollbehörden hat vor allem zur Folge, daß die Handelsabschlüsse im Fernverkehr äußerst unsicher werden. Überdies macht das Verfahren es den Käufern oft unmöglich, die geforderten Beweise für die „Unschuld" der Bestimmung der gekauften Waren zur rechten Zeit beizubringen in Anbetracht dessen, daß die betreffenden Dokumente mit äußerster Verspätung eintreffen, wenn sie nicht überhaupt von der Postzensur zurückgehalten und unterdrückt worden sind. Kein Geheimnis, sei es ein privates oder ein Handelsgeheimnis, wird gewahrt. Manchmal hat die Zensur nicht einmal amtliche Telegramme, die an Behörden der öffentlichen Verwaltung gerichtet waren, verschont, und ebensowenig diplomatische Sendungen. Die faschistische Regierung hat nicht verfehlt, mehrfach gegen dieses Verfahren zu protestieren, wobei sie sowohl die prinzipielle Frage aufgeworfen wie Einzelfälle zur Kenntnis gebracht hat.

Ich glaube, daß diese meine rasch hingeworfenen Angaben über das Funktionieren der Kontrolle genügen werden, um einen ungefähren Begriff von den schwerwiegenden Schäden zu geben, die die Wirtschaft Italiens nicht allein durch das Bestehen der Kontrolle als solcher, sondern durch die Art und Weise, wie sie gehandhabt wird, erleidet. An diesem Punkt überschreitet die Frage das rein technische und administrative Gebiet und führt zu Ausblicken und Entwicklungen, die von sehr anderer Bedeutung sind. Mir genügt es, auf die ernste Lage aufmerksam zu machen.

107.

Zweiter Bericht des Chefs der Abteilung „Wirtschaftskrieg" im italienischen Außenministerium vom 8. Juni 1940 an den Duce über die britisch-französische Banngutkontrolle gegenüber Italien[1]).

(Übersetzung.)

Der am 11. Mai überreichte Bericht kennzeichnete die Schäden, die der italienischen Wirtschaft durch die Kontrolle der Alliierten über den Seehandel erwachsen sind. Die Erwiderungen auf diese detaillierte Darlegung der angewandten Systeme und ihrer unmittelbaren Folgen haben die Tragweite des Exposés nicht verringern können, da es nicht möglich war, die Richtigkeit der angeführten Tatsachen zu bestreiten.

[1]) „Relazioni Internazionali" 1940, S. 821 f.

H1572 – 0095

H1572 – 0096

So hat beispielsweise die Behauptung, daß die Alliierten — weit davon entfernt, aus der Blockade ein Instrument der Handelshegemonie zu machen — nicht einmal alle ihnen als kriegführenden Mächten zustehenden Rechte geltend gemacht hätten, für das italienische Volk einen Beigeschmack bitterer Ironie. Ebenso steht es mit der Behauptung, die angeführten Beweise für die Unerträglichkeit der Kontrolle ließen sich hinwegfegen mit dem eigenartigen Argument, daß die italienische Wirtschaft, statt von der Blockade erdrosselt worden zu sein, im Laufe der letzten Monate sogar eine erhebliche Entwicklung aufzuweisen habe, — so als ob das italienische Volk sich bei den Kontrollbehörden noch für die Wohltaten der Blockade zu bedanken hätte.

Ebenso unbegründet ist die Behauptung, daß die Fälle, wo Schiffe festgehalten sind und Kursanweisungen erhalten haben, fast alle auf die ersten Monate des Krieges zurückgingen, oder daß es sich nur um Dampfer von geringerer Bedeutung gehandelt habe. Es ist im Gegenteil so, daß im Monat April eine starke Zunahme von Kursanweisungen, besonders im östlichen Mittelmeer, zu verzeichnen ist. In diesem Monat sind 69 Dampfer zurückgehalten oder nach Kontrollhäfen dirigiert worden; die Zahl der durch Aufenthalt in Kontrollhäfen verlorenen Tage beträgt 337, durch Kursanweisung gingen 45 Tage verloren, das macht insgesamt 382 verlorene Tage. Vom 1. bis zum 25. Mai sind 33 Dampfer angehalten und haben insgesamt 105 Tage durch Aufenthalt in den Kontrollhäfen verloren. Die Gesamtzahl der angehaltenen und nach Kontrollhäfen dirigierten italienischen Schiffe beträgt am 25. Mai 1347.

Und nicht nur die Handelsschiffe oder kleineren Passagierschiffe sind von den Anhaltungen und Kursanweisungen betroffen worden; auch die großen transatlantischen Luxusdampfer der Linien, die den Schnellverkehr mit Nord- und Südamerika aufrechterhalten, sind gezwungen worden, Verzögerungen zu erleiden, die dem Dienst dieser Linien und den Interessen der Passagiere schweren Schaden zugefügt haben. Es ist klar, daß für diese großen Ozeandampfer auch nur wenige Stunden Aufenthalt an einer nicht vorgesehenen Stelle genügen, um die Ankunft um einen Tag zu verzögern, wodurch beträchtliche Störungen der festgelegten Fahrpläne und der Anschlüsse an die anderen Linien hervorgerufen werden, ganz zu schweigen von den stets schweren finanziellen Verlusten, die den Schiffsgesellschaften hieraus erwachsen.

So ist der Ozeandampfer „Rex", einer der Luxusdampfer für den Schnellverkehr mit Nordamerika, am 5. Mai 12 Stunden in Gibraltar festgehalten worden; der Ozeandampfer „Conte di Savoia" ist am 4. Mai sechs Stunden in Gibraltar festgehalten worden, die „Vulcania" ist am 6. Mai neun Stunden in Gibraltar festgehalten worden.

Die faschistische Regierung hatte alle diese Folgen eines harten Kontrollsystems vorausgesehen und hat, ohne erst eine weitere Verschärfung der Situation abzuwarten, mit ihrer gewohnten Entschlossenheit gehandelt. Ihre Stellungnahme war klar. Sie verlangte von Anfang an, daß die Kontrollmaßnahmen in den vom Völkerrecht vorgezeichneten Grenzen blieben, und versäumte nicht, auf das entschiedenste zu protestieren gegen die illegalen Verfügungen, denen sie ihre Anerkennung verweigerte.

Da sie andererseits wünschte, daß die Proteste nicht wirkungslos blieben, und jeder bequemen agnostizistischen Haltung abgeneigt war, machte sie sich sofort an die praktische Verwirklichung, indem sie den Kontrollbehörden genaue Vorschläge unterbreitete, die darauf zielten, das von ihnen eingeführte System auf den Boden der Legalität zurückzuführen und gemeinsam ein einfaches, praktisches und genügend elastisches Verfahren festzusetzen.

Jedoch im Gegenteil verschlechterte sich die Lage ständig. Am 28. November verboten die britische und französische Regierung alle Seetransporte von Gütern aus den deutschen Häfen und außerdem den Export aller Waren deutschen Ursprungs aus den Häfen der nichtkriegführenden Länder.

Durch dieses Verbot wurden alle Kontrollmaßnahmen, die bis dahin nur die Einfuhr betroffen hatten, ipso facto auch auf die Ausfuhr ausgedehnt. In einem „Avviso" der Kontrollbehörden wurden die Schiffsreeder der nichtkriegführenden Länder ermahnt, die Kapitäne ihrer Schiffe anzuweisen, die Basen der Alliierten anzulaufen, da, wenn sie dies nicht freiwillig täten, die Schiffe zur Prüfung ihrer Ladung dorthin dirigiert werden könnten.

Die Kontrolle, die so auf die gesamte Ein- und Ausfuhr ausgedehnt wurde, stellte eine verschleierte Blockade zum Schaden der nichtkriegführenden Länder und insbesondere Italiens dar. Schnellste Gegenmaßnahmen waren nötig. Gemäß den unter diesen Umständen erteilten Instruktionen wurde eine enge Zusammenarbeit zwischen den nächstbeteiligten Verwaltungen bewerkstelligt und die gemeinsame Aktion zur Bekämpfung der Blockade wurde in dem eigens dafür gebildeten Amt für Wirtschaftskrieg konzentriert.

Das Amt nahm sofort Verhandlungen im „Comitato permanente italo-britannico" wieder auf und setzte sich für folgendes ein:

1. Abschaffung der Kursanweisung an Schiffe.
2. Erweiterung des „Navicert"-Systems.
3. Aufhebung der Kontrolle über die Ausfuhr dadurch, daß die ausgeführten Waren von einem Ursprungszeugnis der italienischen korporativen Behörden begleitet werden.
4. Abschaffung der Kontrolle über die Verbindungen zwischen Italien, Albanien, dem Dodekanes, Libyen und Italienisch-Ostafrika.

H1572 – 0097

Ein Pro-Memoria mit genau umrissenen Vorschlägen in diesem Sinne wurde der britischen Delegation bei der Sitzung vom 11. Dezember 1939 überreicht. In der Erwartung, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen in Betracht gezogen werden würden, bezeichnete die faschistische Regierung London gegenüber die Lage, die sich infolge der immer zahlreicheren Beschlagnahmen und Beschränkungen italienischer Waren zum Schaden des italienischen Handels gebildet hatte, als außerordentlich ernst.

Nicht nur die Kais der Kontrollhäfen waren mit Waren überhäuft, sondern sogar die italienischen Häfen waren in einem unwahrscheinlichen Maße durch die von den Kontrollbehörden festgehaltenen Posten verstopft. Da die Hafenrampen nicht mehr ausreichten, war man dazu übergegangen, die Waren an Bord der Schiffe zurückzuhalten, so daß letztere zu Warenlagern zur Verfügung der Kontrollbehörden geworden waren und es ihnen infolgedessen unmöglich war, ihren normalen Dienst zu versehen.

Wir sahen uns einer wahren Lähmung unseres Handelsverkehrs gegenüber. Die Ladungen verdarben, die Lagergebühren stiegen auf astronomische Ziffern; mehr als ein Industrieunternehmen war gezwungen, wegen des verspäteten Eingangs der Rohstoffe die Verarbeitung einzustellen oder einzuschränken.

Man beantragte daher mit Erfolg, mit allen festgehaltenen Waren kurzen Prozeß zu machen. Am 28. Dezember begann die Freimachung der Häfen. Am 5. Januar wurden die italienischen Vorschläge für ein neues Verfahren bei der Anwendung der Kontrolle im „Comitato permanente italo-britannico" erörtert.

In welchem Geist die Londoner Regierung die italienischen Vorschläge in Erwägung zog, ersah man aus einem Pro-Memoria, das der Präsident der britischen Delegation am 9. Januar überreichte; darin wurde bekanntgegeben, daß eine Erleichterung der Kontrolle wohl möglich wäre unter der Bedingung, daß Italien einer „Kontingentierungs"-Politik zustimmte. In § 9 dieses Memorandums war tatsächlich vorgeschlagen, „die jetzt von privaten italienischen Interessenten erteilten speziellen Garantien durch Pauschalgarantien zu ersetzen, die nach der gleichen Formel für ganze Warenkomplexe, besonders Rohstoffe, ausgestellt werden sollten, nach Maßgabe des von den betreffenden Importeuren für einen bestimmten Zeitraum benötigten Bedarfs".

In § 10 war näher ausgeführt, daß „die Vereinbarungen" über diese Garantien hinsichtlich der Mengen und der Zeiträume direkt vom Präsidenten oder einem Mitglied der englischen Delegation des italienisch-britischen Komitees getroffen werden sollten. In den folgenden Paragraphen waren die Modalitäten vorgesehen, unter denen, wo es sich als notwendig erweisen sollte, die festgesetzten Kontingente geändert werden könnten.

Es war wohl begreiflich, daß die italienische Regierung sich weigern würde — wie sie es tatsächlich tat —, einen derartigen Vorschlag, der in hohem Maße die Souveränität, die Freiheit und das Ansehen des italienischen Staates verletzte, nicht nur zu erörtern, sondern auch nur in Erwägung zu ziehen.

Immerhin muß der Zweck des britischen Vorschlags festgehalten werden: man wollte sich also der auf die rigoroseste und vollständigste Weise ausgeübten Kontrolle bedienen, um Italien zu nötigen, eine Einschränkung seines Imports hinzunehmen, wollte es ihm auf diese Weise unmöglich machen, sich Reserven anzulegen und in beschleunigtem Tempo seine Kriegsvorbereitungen zu fördern, und wollte gleichzeitig der englischen Regierung detaillierte und vollständige Informationen über unser Verproviantierungsprogramm und den Bedarf der italienischen Bevölkerung zur Verfügung stellen.

Indem die italienische Regierung den englischen Vorschlag zurückwies, betonte sie erneut den Wert der Garantie, die zu gewähren sie sich in dem Entwurf des Handelsabkommens bereit erklärt hatte.

Ich führe einige Fälle von besonders ungerechtfertigter Anhaltung an, die sich in der letzten Zeit ereignet haben:

Der Dampfer „Campidoglio" der Reederei Adriatica, der am 18. April auf der Reise Konstantinopel—Salerno angehalten wurde, ist nach Malta dirigiert worden, obwohl der Kapitän die „hold back"-Garantie angeboten hatte, deren Annahme die Kontrollbeamten verweigerten. Übrigens wurde die Garantie nach eintägigem Aufenthalt in Malta vom 22. zum 23. April angenommen und das Schiff konnte die Reise fortsetzen.

Der Dampfer „San Pietro" wurde, obwohl er von den französischen Behörden in Marseille — wo das Schiff einen langen Aufenthalt zur Löschung der in Melilla an Bord genommenen Eisenerze gehabt hatte — die Erlaubnis zur Weiterreise erhalten hatte, in Gibraltar vom 24. bis 25. April festgehalten, obgleich er ohne Ladung fuhr. Der Dampfer „Villarperosa" ist in Gibraltar 5 Tage, vom 21. bis zum 25. April, zurückgehalten worden wegen der kleinen Differenz von 350 t, die sich zwischen der im „Navicert" verzeichneten Menge von altem Eisen und der in den Ladepapieren angegebenen Zahl herausstellte. Das Tankschiff „Alberto Fassio", das 3500 t Petroleum von Constanza nach Neapel brachte, die für die „Agip" bestimmt waren, ist am 11. Mai nach Malta dirigiert worden, obwohl die „Agip" schon vor mehr als drei Wochen ordnungsmäßige Garantien an die britischen Behörden ausgestellt hatte.

Besondere Erwähnung verdient der Fall des Motortankschiffs „Nautilius", das am 22. April von einem britischen Kriegsfahrzeug angehalten und einer Kontrolldurchsuchung unterzogen wurde, während es sich auf der Fahrt von Karavassi nach Valona, also mitten auf dem Adriatischen Meer, befand, obwohl doch der Handel zwischen Italien und Albanien offensichtlich in keiner Weise von den Wirkungen der Konterbande berührt wird.

Der Dampfer „Alicantino" ist auf seiner Reise von Casablanca nach Genua am 10. April in Marseille angehalten und dort bis zum 15. des gleichen Monats zurückgehalten worden. Die französischen Kontrollbehörden haben also ganze 5 Tage gebraucht, um weniger als 150 t Waren zu kontrollieren, deren Ausladung angeordnet wurde.

Der Dampfer „Africana" ist auf der Reise von Genua nach den Vereinigten Staaten von Amerika am 20. April 1940 von einem englischen Kanonenboot auf der Höhe von Punta Europa angehalten und in Gibraltar durch die Kontrollformalitäten bis zum 3. Mai, also 14 Tage, festgehalten worden.

Am 5. Mai wurde die „Vulcania" 12 Stunden nur für die Postkontrolle festgehalten. Dieser lange Zwangsaufenthalt ist auf die Langsamkeit des Untersuchungsverfahrens, des Ausladens und Einladens der Postsäcke zurückzuführen.

Es ist bekannt, daß der Mangel an Kontrollpersonal und geeigneten Hilfsmitteln die Schuld an derartigen Verzögerungen trägt.

Der Dampfer „Perseo" wurde auf der Fahrt von Melilla nach Bagnoli am 10. Mai angehalten und nach Biserta dirigiert und ist erst am 12. aus diesem Hafen entlassen worden.

Auch hinsichtlich der Postkontrolle hat sich die Lage verschlechtert, wie aus folgender Liste der in den Monaten April und Mai von unseren Schiffen heruntergeholten Postsäcke hervorgeht.

Im Monat April: von der „Leme" 254 Säcke, von der „Saturnia" 308 Säcke, von der „Duchessa d'Aosta" 7 Säcke, von der „Neptunia" 561 Säcke, von der „Oceania" 857 Säcke, von der „Brioni" 82 Säcke, von der „Conte Biancamano" 1028 Säcke, von der „Fella" 9 Säcke, von der „Recco" 33 Säcke, von der „Conte di „Savoia" 1096 Säcke, von der „Rex" 910 Säcke, von der „Rialto" 36 Säcke, von der „Augustus" 222 Säcke, von der „Conte Rosso" 107 Säcke, von der „Principessa Maria" 291 Säcke, von der „Adriatico" 108 Säcke, im ganzen also 5909 Säcke.

Im Monat Mai: von der „Roma" 148 Säcke, von der „Conte di Savoia" 913 Säcke, von der „Rex" 1124 Säcke, von der „Vulcania" 1575 Säcke, von der „Sistiana" 51 Säcke, von der „Conte Grande" 515 Säcke, von der „Fella" 224 Säcke, von der „Principessa Giovanna" 40 Säcke, von der „Principessa Maria" 842 Säcke, von der „Oceania" 233 Säcke, von der „Conte Grande" 682 Säcke, im ganzen 6347 Säcke.

Außer den Säcken, die die Korrespondenz aus und nach dem Ausland enthalten, sind auch Postsäcke mit Wertsendungen und Päckchen heruntergeholt worden. Auch die Post zwischen Italien und dem Imperium ist nicht verschont worden.

Die Gesamtziffern der allein im Monat April von der britischen Kontrolle auf italienischen Dampfern beschlagnahmten Postsäcke von und nach Italienisch-Ostafrika sind:

auf der „Somalia" 5 Säcke, auf der „Adria" 10 Säcke, auf der „Ramb 2°" 7 Säcke, auf der „Eritrea" 4 Säcke, auf der „Ramb 4°" 4 Säcke, auf der „Gerusalemme" 7 Säcke, auf der „Leonardo da Vinci" 7 Säcke, im ganzen 44 Säcke.

Viele der durch Anhaltungen und Beschlagnahme von Waren verursachten Unzuträglichkeiten der früheren Monate haben sich im Monat Mai wiederholt. Recht zahlreich waren die Fälle, wo auch die durch „Navicert" gedeckten Waren festgehalten und beschlagnahmt worden sind.

So ist ein Posten Lebensmittel, die, wie man beachten möge, vom amerikanischen Roten Kreuz für die polnische Zivilbevölkerung gesandt worden waren, kürzlich in Genua zurückgehalten worden, obwohl ein Begleit-Navicert vorlag.

Der Dampfer „Mar Bianco" hat am 30. April in Genua eine ordnungsgemäß „navicertierte" Ladung von Fleisch aus Uruguay, die für eine italienische Firma bestimmt war, ausgeladen. Die Freigabe ist bis zum 11. d. M. verzögert worden; ebenso sind 203 Ballen Wolle, die auf dem Dampfer „Palestina" mit ordnungsgemäßem „Navicert" von Durban an die „Lanificio Marzotto" gesandt worden waren, in Venedig unter Sequester gestellt worden. Endlich ist der Ozeandampfer „Roma" zur Ausladung von fünf „navicertierten" Kisten mit Wacholderöl 1½ Tage, vom 6. bis zum 7. d. M., in Gibraltar festgehalten worden.

Die Aufenthalte ziehen sich noch mehr in die Länge, wenn Kollisionen der beiden Kontrollmächte stattfinden. So ist die ganze Ladung der „Città di Siviglia", die in Genua mit verschiedenen „navicertierten", von den britischen Konsulaten freigelassenen Waren angekommen war, dort von der französischen Kontrolle unter Sequester gestellt worden.

Im übrigen hat das „Navicert"-System, obgleich es schon im Dezember 1939 eingeführt worden ist, niemals eine geregelte Anwendung gefunden. Es kommt häufig vor, daß das Gesuch zur Erlangung dieses Dokuments viele Wochen unerledigt bleibt mit dem Ergebnis, daß der Spediteur sich vor die Wahl gestellt sieht, die Waren entweder ohne „Navicert" zu expedieren — was weitere Verzögerungen und Schwierigkeiten für die Freigabe der Waren mit sich bringt — oder aber sie auf den Hafenrampen liegen zu lassen.

Es hat auch in dieser letzten Zeit nicht an Fällen gefehlt, wo Waren in den Ankunftshäfen nicht weniger als einen Monat zurückgehalten worden sind, ehe sie freigegeben wurden. Auch solche Waren, die in keiner Weise für Kriegszwecke in Betracht kommen, sind in schikanöser Weise festgehalten worden. So sind 248 Kisten mit Sardellensalat, die mit dem Dampfer „Sidamo" aus Portugal eintrafen, über 45 Tage in Genua blockiert worden, so daß ihr Inhalt größtenteils verdorben ist. In Triest sind 80 Ballen leerer Säcke, die mit der „Vulcania" für eine

H1572 – 0098

italienische Firma eingetroffen waren, festgehalten worden. Endlich sind Warenproben mit Füllhalterschreibfedern, die auf der „Franca Fassio" von Genua nach Barcelona befördert wurden, durch die Blockade in Marseille beschlagnahmt worden.

16 Fässer Terpentin, die in Genua mit dem Dampfer „Gothia" für die Firma Pozzo in Rom eintrafen, sind ohne jeden Grund nach Marseille zurückbeordert worden, 1384 Doppelzentner Kolophonium sind in Marseille verkauft worden, ohne daß die betreffende Firma auch nur benachrichtigt worden wäre.

Die Folge dieser Verzögerungen ist für einige Warenkategorien verhängnisvoll.

Eine Ladung Gerste und Weizen, die der Dampfer „Brenta" in den ersten Maitagen ausgeladen hat, ist durch das lange Liegenbleiben zum größten Teil von Insekten zerstört worden.

Viel schlimmer sind, wegen der leichten Verderblichkeit der Waren, die Verzögerungen für frisches Obst, so z. B. für eine Ladung von 500 Kisten Birnen für die „Federazione italiana Consorzi agrari", die mit der „Conte Grande" in Genua eintrafen und die Wartezeit in diesem Hafen bis zur Freigabe keineswegs zur Vollendung ihrer Reife nötig hatten.

Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß Schiffsladungen harmloser Natur durchaus nicht der strengen Kontrolle entgehen. Das Bild des Hafens von Triest ist ein deutliches Beispiel dafür. Es seien im folgenden einige Posten von Waren aufgezählt, die seit letztem Januar in diesem Hafen festgehalten oder beschlagnahmt wurden:

Von den Dampfern „Volpi", „Fusijama", „Cortellazzo", „Himalaya" verschiedene Posten Tee von über 350 Doppelzentnern, von dem Dampfer „Lovcen" 100 Doppelzentner Feigen; von den Dampfern „Vulcania", „Neptunia", „Oceania" 850 Doppelzentner Kakao; von dem Dampfer „Cortellazzo" 158 Doppelzentner Kassia und 500 Kisten Lachs; von den Dampfern „Himalaya", „Gimma", „Saturnia", „Oceania", „Perla", „Cortellazzo" 2360 Doppelzentner Kaffee; von den Dampfern „Himalaya", „Vulcania", „Perla", „Moena", Cortellazzo", „Christian Hygens" verschiedene Posten Pfeffer, im ganzen also 3640 Doppelzentner.

Es gibt in Triest Kaufleute, die Waren reklamieren, die seit dem Monat Oktober zurückgehalten werden.

Welche Gründe derartige unvorhergesehene und überraschende Beschlüsse der Zentral-Kontrollorgane inspirieren, bleibt fast immer ein Rätsel. So ist am 14. Mai zum erstenmal in Gibraltar ein Motorfischerboot der „Ginepesca", die „Amba Alagi", die an dem Datum von einem ertragreichen Fischzug heimkehrte, festgehalten worden.

Es war nicht das erstemal, daß eins unserer Fischerboote an der Kontrollstelle vorüberfuhr. Durchschnittlich kommt monatlich eins dort vorüber. Aber bis dahin war noch niemand auf den lächerlichen Verdacht gekommen, daß die Fische an Bord Konterbande sein könnten. Da kam plötzlich der Befehl von der „Konterbande-Kontrolle" in Gibraltar, die italienischen Fischerboote anzuhalten. Aber was für Dokumente sollte man diesen Booten abverlangen, die keine regelmäßigen Ankerplätze haben, sondern ihren Standort jeweils in die fischreichsten Zonen des unbegrenzt freien offenen Meeres verlegen? Man mußte daher eine eilige Korrespondenz in die Wege leiten, um eine ungeheuer leicht verderbliche Ware, deren Erwerb viele Wochen angestrengter und gefahrvoller Mühe gekostet hatte, den Krallen der Kontrolle zu entreißen.

Es ist jetzt klar, daß jede Verzögerung vermieden worden wäre, wenn es den Herren von der Kontrolle in den Sinn gekommen wäre, im voraus Garantien zu fordern, die, so überflüssig sie auch sind, ihnen niemand verweigert hätte.

Die strenge Kontrolle ist kein Privileg, das allein den italienischen Waren vorbehalten ist. So hat z. B. der Dampfer „Cavino" in Dakar in den ersten Maitagen Schweizer Waren ausladen müssen, die nach Brasilien gehen sollten, also sowohl neutralen Ursprung wie neutrale Endbestimmung hatten, obgleich sie ordnungsgemäß mit den Visa der alliierten Länder versehene Zeugnisse mit sich führten.

Es sei in dieser Hinsicht nicht verschwiegen, daß die Kontrollbehörden wiederholt geltend gemacht haben, daß sie Italien sehr viel günstiger behandelten als die an Deutschland grenzenden neutralen Länder, die fast alle das Prinzip der Kontingentierung über sich ergehen lassen mußten.

Betrachtet man jedoch die Sphäre der Verantwortlichkeiten und der weltweiten Interessen, die zu einer Großmacht wie Italien gehört, so zeigt es sich klar, daß ein Vergleich zwischen der Behandlung, die Italien erfährt, und der, die den anderen Ländern vorbehalten ist, überhaupt nicht möglich ist in Anbetracht der so viel größeren Reichweite der italienischen Interessen; aber auch wenn man zugibt, daß Italien eine vorzugsweise Behandlung erfahren hat, so mildert dies nicht, sondern verschärft eher die hier dargelegte unerträgliche Situation Italiens.

Es besteht eine natürliche Solidarität zwischen nichtkriegführenden Ländern, die auf ihrem gemeinsamen Recht auf Achtung des internationalen Rechtes beruht. Italien hat durch seine Tradition, durch sein Verständnis für die Interessen anderer Länder und dadurch, daß seine Schiffahrtslinien in allen Häfen der Welt am Welthandel beteiligt sind, bei der Formulierung seiner Protesteingaben stets berücksichtigt, daß die Neutralen ein lebhaftes allgemeines Interesse daran haben, die Freiheit des Warenaustausches gesichert zu sehen.

Was das italienische Volk insbesondere betrifft, so haben die Kursanweisungen, die Anhaltungen, die Warenbeschlagnahmen, die Postzensur, die Ausfuhrverbote ihm fühlbar und unwiderlegbar gezeigt, daß bei einer Lage, wie sie jetzt im Mittelmeer besteht, seine Freiheit, sein Lebensrecht, ja sogar die Möglichkeit zu arbeiten und sich weiter zu entwickeln, jeden Augenblick durch den Willen einer nicht zum Mittelmeer gehörenden Großmacht vernichtet oder ernstlich gefährdet werden können. Das ist die deutliche Lehre, die wir neun Monaten „Kontrolle" verdanken.

H1572 – 0099

b) Urſprungs- und Intereſſezeugniſſe[1])

108.

Note der britiſchen Regierung vom 11. September 1939 an die italieniſche Regierung betreffend die Einführung von Urſprungs- und Intereſſezeugniſſen[2]).

As from the 15th September, 1939, shipments of all goods consigned to the United Kingdom from European countries other than France and Poland, including consignments sent by parcel post, must be accompanied by „Certificates of Origin and Interest". These Certificates will be issued by His Majesty's Consular Officers at Florence, Genoa, Milan, Naples, Palermo, Rome, Trieste, Turin, Venice and Durazzo, who will give full details of the conditions governing the issue of the Certificates to the exporters concerned.

The object of a Certificate of Origin is to enable the Customs to distinguish bona fide goods of neutral origin, and to detect and seize goods of enemy origin whose importation would be a contravention of the Trading with the Enemy Act.

The objects of a Certificate of Interest are (a) to enable neutral goods accompanied by such a certificate to be expeditiously released by the Customs; (b) to facilitate the detection and seizure of goods coming from persons and concerns on the Statutory List, and of any other goods in which an „enemy" has an interest; (c) to assist in the discovery of neutral persons and concerns acting as agents for enemies or participating in business carried on by enemies.

In the case of goods from countries adjacent to the enemy, combined Certificates of Origin and Interest will be required. A speciment Certificate of Origin and Interest is attached.

(Rundſchreiben der italieniſchen Schiffahrts-A. G. „Adriatica" in Venedig vom 26. Oktober 1939 betreffend u. a. die Urſprungs- und Intereſſezeugniſſe[3]).

109.

Britiſches Formular eines Urſprungs- und Intereſſezeugniſſes[4]).

CERTIFICATE OF ORIGIN AND INTEREST

I, ... His Majesty's Consul-General (Consul) Vice Consul at ..... hereby certify that A (name of applicant) B (occupation of applicant) residing at ..... has declared before me that the merchandise designated below, which is to be shipped from ..... to ....., consigned to C (name *) of consignee) D (occupation of consignee) resident at ....., has not been grown, produced or manufactured in enemy territory; that no person who is an enemy, or with whom trading is prohibited under any law or proclamation for the time being in force, relating to trading with the enemy or relating to trading with persons of enemy nationality or associatons, has any interest in such merchandise; and that he has produced to my satisfaction invoices or other trustworthy documents in proof thereof.

The present certificate must not be regarded as an absolute guarantee of the origin of the goods, which remain liable to seizure, if they should prove on examination by the competent British authorities to be of enemy origin.

Numbers and description of Cases	Marks and Numbers	Weight or Quantity	Total Value °	Contents	Name of Producer, Grower or Manufacturer

*) If desired, the word „order" may be inserted here instead.
°) This column may be left blank if desired.

[1]) Siehe auch die Abschnitte a und c.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Siehe oben Nr. 87.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572 – 0100

H1572-0101

No part / Not more than 25 per cent of the cost of these goods to the manufacturer is due to material and labour of enemy origin.

The goods covered by this certificate must be shipped within a period of not more than ..... days from the date hereof.

(Signed) .....
(Signature of person declaring)

(Signed) .....
(Signature of Consular Office)

Date .....
(Consular Fee stamp duly cancelled)

This certificate is valid for not more than (one, two, three, etc.) (bales, cases, hogsheads, etc.).

c) Navicert-System[1])

(Erklärung der britischen Gesandtschaft in Riga vom 6. März 1940 betreffend u. a. das Navicert-System[2]).

110.

Memorandum der britischen Regierung vom 29. Juli 1940 betreffend die Ausdehnung des Navicert-Systems und des Ursprungszeugnis-Verfahrens[3]).

(Übersetzung.)

Die Anwesenheit der deutschen Truppen an der spanischen Grenze und die deutsche Besetzung der Westküste Europas von Norwegen bis zum Süden Frankreichs erfordert eine Änderung in der Art der Durchführung der Konterbandekontrolle, die von der britischen Regierung ausgeübt wird. Es genügt nicht mehr, die Schiffe, die in das Mittelmeer oder in die Nordsee fahren, zu untersuchen. Die britische Regierung sieht keinen anderen Weg, als alle Seewege zur Einfahrt nach Europa zu beaufsichtigen und zu überwachen.

Gegenüber dem jetzigen Konterbandekontrollsystem würde das bedeuten, daß die Schiffe dauernd angehalten und zwecks Untersuchung in die Kontrollhäfen, die weitab von ihrer Fahrtroute liegen, gebracht werden. Obwohl ein solches Vorgehen für die Regierung des Vereinigten Königreichs innerhalb ihrer Rechte als Kriegführende fallen würde, hat sie den Wunsch, es nach Möglichkeit zu vermeiden; sie hat sich deswegen entschlossen, allgemein den Gebrauch der Seefahrtsbescheinigungen (Navicerts) auf die nach Europa fahrenden und den der Ursprungszeugnisse auf die von Europa abfahrenden Schiffe auszudehnen.

Nach dem Navicert-System werden die Exporteure fremder Länder, die beabsichtigen, Waren auszuführen, die das unter Konterbande-Überwachung stehende Gebiet passieren müssen, die Möglichkeit haben, ihre Ladungen im voraus einer Nachprüfung durch die britischen Konsulatsbeamten unterziehen zu lassen und von diesen je nach Lage des Falles eine Seefahrtsbescheinigung oder einen Erlaubnisschein zu erlangen, worin nachgewiesen wird, daß die erwähnten Beamten die Verschiffung einstweilen gebilligt haben. In entsprechender Weise müssen die europäischen Exporteure sich eine als Ursprungszeugnis bezeichnete Urkunde besorgen, welche vorläufig nachweist, daß die Waren nicht vom Feinde herrühren oder daß sie diesen in keiner Hinsicht interessieren.

Als Zusatz zu den für die einzelnen (getrennten) Partien der Schiffsladungen gegebenen Erleichterungen können die Schiffskapitäne, wenn sie sich den Forderungen der britischen Regierung in jeder Hinsicht fügen, ferner das als Schiffs-Seefahrtsbescheinigung (Ship's Navicert) eines britischen Konsuls bekannte Dokument erlangen, in welchem bescheinigt wird, daß die Gesamtheit der Ladung durch Navicerts belegt ist. In Zukunft können auch solche Schiffe diese Schiffs-Seefahrtsbescheinigungen (Ship's Navicerts) erlangen, die sich nach außereuropäischen Häfen begeben und deren Ladungen in ihrer Gesamtheit durch Ursprungszeugnisse erfaßt sind.

---

[1]) Siehe auch die vorhergehenden Abschnitte a und b.
[2]) Siehe oben Nr. 30.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0102

Diese Dokumente können im Rahmen der sich ergebenden Erfordernisse allgemein erlangt werden. Soweit es sich um Ausfuhrartikel aus britischen Besitzungen handelt, werden Ausfuhr-Erlaubnisscheine ausgestellt werden, die den Navicerts gleichwertig sind. Die britische Regierung nimmt an, daß die Reeder und Schiffseigentümer in Zukunft die Vorteile ausnutzen werden, welche diese einfachen und praktischen Maßnahmen — die darauf abzielen, ihnen viele Unannehmlichkeiten, Verluste und Verzögerungen zu ersparen — mit sich bringen. Infolgedessen sieht die britische Regierung jedwede Schiffsladung, die nicht vollständig durch Navicerts oder durch Ausfuhr-Erlaubnisscheine erfaßt ist, als verdächtig an, wenn sie nach irgendeinem der nachstehend aufgeführten Länder konsigniert ist:

Finnland, Baltische Staaten, Schweden, Spanien, Portugal, Schweiz, Spanische Marokkozone, Tanger, Jugoslawien, Ungarn, Griechenland, Bulgarien, Rumänien, Türkei, Europäische Besitzungen der Sowjetunion, die spanischen und portugiesischen Inseln im Atlantik.

Wenn man in Betracht zieht, daß die britische Regierung die Anträge auf Ausstellung von Navicerts normalerweise nicht ablehnt — ausgenommen jene Fälle, in denen Gründe zu der Annahme vorliegen, daß die Waren tatsächlich oder wesentlich für den Feind bestimmt sind —, ist jede nach diesen Ländern bestimmte Ladung, die nicht durch Navicerts belegt ist, der Gefahr ausgesetzt, als Prise in einen Hafen gebracht zu werden. Die gleichen Regeln finden Anwendung auf jede beliebige Ladung, die nicht durch ein Ursprungszeugnis erfaßt ist.

In gleicher Weise wird man von den einlaufenden Schiffen, die ohne Schiffs-Seefahrtsbescheinigungen (Ship's Navicerts) fahren, annehmen, daß sie dies nur deshalb tun, weil sie nicht in der Lage waren, Navicerts für die Gesamtheit ihrer Schiffsladung zu beschaffen, daß sie also wissentlich Konterbande führen. Diese Schiffe laufen dementsprechend ebenfalls Gefahr, aufgebracht zu werden. Ebenso wird angenommen, daß auslaufende Schiffe, die keine Schiffs-Seefahrtsbescheinigungen besitzen, Waren feindlichen Ursprungs oder solche Ladungen führen, an denen der Feind Interesse hat; auch diese Schiffe sind der Gefahr der Aufbringung ausgesetzt.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen hat die britische Regierung sich zu der Bekanntmachung entschlossen, daß sämtliche Schiffe, welche von einem der erwähnten Länder aus in See gehen oder sich nach einem dieser Länder begeben, und welche nach dem 30. Juli von dem letzten Zwischenhafen ausgelaufen sind, ohne eine Schiffs-Seefahrtsbescheinigung erlangt zu haben, Gefahr laufen, als Prise aufgebracht zu werden, wenn sie von britischen, mit der Überwachung der Konterbande beauftragten Schiffen angetroffen werden. In der ersten Zeit des Überganges wird man natürlich in denjenigen Fällen Konzessionen machen, in denen die Reeder bereits eine Ladung ohne Navicert bzw. ohne Ursprungszeugnisse verladen haben.

111.

Erklärung des britischen Ministers für Wirtschaftliche Kriegführung vom 30. Juli 1940 im House of Commons über die Ausdehnung des Navicert-Systems und die Erweiterung der britischen Blockade[1]).

German occupation of the West European coastline from the North Cape to the Pyrenees has greatly changed the conditions of the economic war. The German Armies have succeeded in overrunning large parts of Western Europe, but the overseas imports which they require are still barred from the seas commanded by the Royal Navy. Many fewer ships are now engaged on legitimate neutral trade between Europe and the Americas. Moreover, we must now control, not only shipping approaching the Mediterranean or the North Sea, but all shipping crossing the Atlantic. To apply this control in the old way would mean diverting many ships far out of their course to contraband bases in British waters, either in this island or in West Africa. To avoid imposing such grave inconveniences upon shippers, shipowners, and crews, His Majesty's Government have decided to extend the navicert system to all seaborne goods consigned to any European port, as well as to certain Atlantic islands and to certain neutral ports in North Africa. In future ships sailing from a neutral port to any such destination must obtain navicerts for all items of cargo, and in addition a ship navicert at the last port of loading. Any consignment not navicerted and any ship without a ship navicert, will henceforth be liable to seizure by our patrols. The same rules will apply to outgoing trade. Ships sailing from European ports, or from certain Atlantic islands, or from certain neutral ports in North Africa must have certificates of non-enemy origin for all items of their cargoes, and any ship whose cargo is not fully certificated will be liable to be seized together with all uncertificated items of the cargo. An Order-in-Council giving effect to these changes will be issued forthwith.

It has been suggested in some quarters that we intend to extend the blockade to certain neutral countries. This is not so. Where supplies can reach such neutrals without the risk of falling into the hands of the enemy we shall grant navicerts on such a scale as to allow imports adequate for domestic consumption, but not for re-export to other countries. Moreover, it will be the policy of his Majesty's Government not merely to allow such adequate supplies to pass through our controls, but to assist neutral countries to obtain them. These measures

[1]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 363 Sp. 1128 f.

will greatly benefit those engaged in honest neutral trade. Delays in such trade, due to the exercise of our controls, will be much reduced. At the same time, a heavy blow will be struck at those who seek to elude our controls and to carry supplies either to or from the enemy. Our friends will be further encouraged, and our enemies discomforted, by some ingenious provisions which my right hon. Friend, the Minister of Shipping, will, I understand, immediately announce[1]).

Finally, I would recall that on 2nd July I informed the House that contraband control had been extended to French territory under enemy control and that no goods were being allowed to reach the enemy through unoccupied France[2]). After a most careful review of all the circumstances, His Majesty's Government, have now decided, with regret, that in present conditions they must treat all metropolitan France, as well as Algeria, Tunisia and French Morocco, in the same manner, for the purposes of contraband and enemy export control, as enemy-controlled territory. Goods destined for these territories are, therefore, liable to be seized as contraband and goods originating in, or owned by persons in, such territories, are liable to be placed in prize. These steps, which I have now announced, are designed to smooth the path of genuine neutral trade, while increasing the strength of our blockade and avoiding all unnecessary calls upon the Royal Navy.

112.

Erklärung des britischen Schiffahrtsministers vom 30. Juli 1940 im House of Commons über die Einführung eines „ship's warrant"[3]).

The course of the war has made necessary new measures for the control of shipping. A large volume of shipping is already under British and Allied control, and this includes a substantial tonnage of neutral shipping on British time charter. While His Majesty's Government remain prepared to take further tonnage upon charter, they propose other measures to ensure that so far as possible shipping which is not controlled by the Allies will not find employment in trades which would in any way benefit the enemy.

Hitherto, the widespread and important shipping facilities under British control have been freely available to all vessels. Such facilities include the provision of bunkers, dry-docking and repairing, insurance, stores and many minor services. It is not reasonable that these facilities should continue to be freely available to ship-owners who do not render commensurate service in return, or to those who fail to satisfy His Majesty's Government that they will refrain from carrying on trade which would be injurious to the Allied war effort. The possession of a ship's navicert for every voyage to which the navicert system applies will be essential. Neutral owners who have not already entered into satisfactory arrangements on these lines are invited to do so, and to supply His Majesty's Government with such particulars as may be necessary to establish the character of the trade on which their ships are engaged. Those who give acceptable undertakings will receive for each of their ships a pass called a ship's warrant[4]) which will assure them of continued access to the available commercial shipping facilities under British control. Ships which are unable to produce a ship's warrant will be subject to separate inquiries on each occasion on which they desire facilities under British control. This must at least mean delay and inconvenience. I hope that all ship-owners affected will lose no time in signing the necessary undertaking themselves or instructing their London representatives to do so.

The scheme comes into operation forthwith. Shipowners or their representatives desirous of participating in the scheme can obtain information as to the undertaking required and as to the scheme generally by application to the Ministry of Shipping.

113.

Protestnote des spanischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 7. August 1940 an den britischen Botschafter in Madrid gegen die Ausdehnung des Navicert-Systems[5]).

(Übersetzung.)

Ich habe die Ehre, den Empfang der Note Ihrer Botschaft zu bestätigen, welche Euer Excellenz unter der Nummer 282 an mich zu richten beliebten und in welcher Sie mir gewisse Maßnahmen bekanntgeben, welche die englische Regierung zu ergreifen beschlossen hat, um die Durchführung der Überwachung des internationalen Handels zu verschärfen.

Indem sie sich eine Diskussion über die britischen Gesichtspunkte hinsichtlich des in der Note behandelten schwerwiegenden und heiklen Problems, sei es allgemein, sei es hinsichtlich vorkommender Einzelfälle, vorbehält, kann die spanische Regierung nicht umhin, ganz allgemein die ausdrücklichsten und entschiedensten Vorbehalte

[1]) Siehe unten Nr. 112.
[2]) Die Mitteilung vom 2. Juli 1940 lautet: »So far as what is called ‚unoccupied France' is concerned, contraband control is being exercised in such a way as to prevent goods reaching the enemy through any part of France«. (Parl. Deb. House of Commons Bd. 362, Sp. 658.)
[3]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 363, Sp. 1161 f.
[4]) Siehe unten Nr. 117.
[5]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0103

gegenüber der Ausdehnung zu machen, welche die Regierung Seiner Britischen Majestät nach und nach im Hinblick auf ihre Rechte als kriegführende Macht vornimmt, eine Ausdehnung, die von Tag zu Tag maßloser wird und sich mit jedem Schritt weiter von der klassischen Lehre des Internationalen Rechts entfernt.

Es ist bekannt, daß es weder eine schriftliche Lehre noch einen dokumentarisch festgelegten und offiziell anerkannten Text gibt, in denen die Form der Ausübung der Rechte kriegführender Mächte geregelt ist. Es ist aber nicht weniger bekannt, daß praktische Regeln über die Ausübung solcher Rechte bestehen, die herkömmlicherweise allgemein und in vollem Umfang eingehalten werden und die tatsächlich ein Gewohnheitsrecht darstellen, an das sich bisher alle Völker gehalten haben, wenn sie sich im Kriegszustand veranlaßt sahen, in den Handel der Neutralen einzugreifen. Dieser Rechtsprechung zufolge übt der Kriegführende auf hoher See das Recht aus, diejenigen neutralen Schiffe zu untersuchen, von denen er mit mehr oder weniger Grund befürchten kann, daß sie Waren mit sich führen, deren Beförderung seine Interessen schädigt. Dieses Verfahren, das um so wirksamer und erfolgreicher ist, je größer die Mittel sind, die der betreffenden kriegführenden Macht zur Verfügung stehen, bringt Störungen mit sich, die für den betroffenen Neutralen als unvermeidlich anzusehen sind; gleichzeitig aber schafft es für den Kriegführenden Bedürfnisse und ist mit Unannehmlichkeiten und gegebenenfalls sogar mit Risiken verbunden.

Es ist einleuchtend, daß diese Unannehmlichkeiten und Risiken wegfallen, wenn das Recht der Überwachung auf hoher See durch die vorherige Kontrolle oder Untersuchung des von den Neutralen durchzuführenden Warenverkehrs ersetzt wird; es ist aber nicht zu bestreiten, daß diese wesentliche Änderung des hergebrachten Gewohnheitsrechtes den Grundsatz der Überordnung der kriegführenden Macht und der absoluten Herrschaft über das wirtschaftliche Leben der Neutralen einführt, den diese nicht umhin können zurückzuweisen.

Die Note Euerer Excellenz, auf die ich mich beziehe, setzt von ihrem Standpunkt aus die Vorteile auseinander, die sich nach ihrer Meinung für die Neutralen infolge der Ersetzung der alten internationalen Gepflogenheiten durch das neue, von der britischen Regierung eingeführte System der vorherigen Untersuchung und Einholung der Handelserlaubnis ergeben. Dabei geht das erwähnte Dokument von der Voraussetzung aus, daß Schiffe, die sich den neuen Vorschriften nicht gefügt haben, der Aufbringung unterliegen, da unterstellt wird, daß sie sich, da sie nicht im Besitz der von den britischen Konsulaten ausgestellten Seepässe sind, vorsätzlich dazu entschlossen haben, die von der britischen Regierung festgesetzten Richtlinien zu übertreten.

Dieser Grundsatz der totalen Unterwerfung des Welthandels ist moralisch unannehmbar; denn er ersetzt die klassische Auffassung über das Wesen des Seefahrers, der je nach der Art der Ware, die er über im Kriegsgebiet liegende Meere befördert, ein größeres oder kleineres Risiko läuft, durch eine neue und weitgehende Durchsetzung eines an sich hochachtbaren Willens, der aber für die Würde eines souveränen Staates und ohne Schmälerung des ihm zustehenden Rechts, Handel zu treiben, nicht annehmbar ist. Aber auch wenn man sich von dem hohen Niveau des Grundsätzlichen auf das einfachere und genauere der tatsächlichen Bedürfnisse begibt, wird man immer auf den Umstand stoßen, daß ein Land, das — wie Spanien im jetzigen Kriege — seinen Handel zur See ausschließlich auf seine eigene Versorgung beschränkt, infolgedessen nichts zu befürchten hat und durch die Ausübung des Rechts der Untersuchung auf hoher See durch die britischen Schiffe in Wirklichkeit kaum Unannehmlichkeiten zu erleiden hätte, sich jetzt mit seinem gesamten Handel der vorherigen Untersuchung, die das Verfahren der unbeschränkten „Navicerts" mit sich bringt, unterwerfen muß.

Zum Überfluß beweist die Praxis, daß unglücklicherweise und trotz des guten Willens der hohen britischen Behörden, selbst die gewissenhafteste Vorsorge, daß spanische Schiffe nur Waren befördern, welche für das eigene Dasein der Nation unbedingt notwendig sind, nicht genügt, um die Schiffe vor Belästigungen und Schwierigkeiten, Verzögerungen und Stillegung zu schützen, Umstände, die unendlich viel schwerwiegender und schädlicher sind als diejenigen, welche das in herkömmlicher Weise ausgeübte Untersuchungsrecht mit sich bringt. Das besagt, daß auch die praktisch mehr oder weniger mögliche Annahme des neuen Systems mit allen damit verknüpften Bedrückungen, nicht dazu führen werde, jene Erleichterung und Sicherheit zu gewähren, die das Dokument Euerer Excellenz, welches ich zu beantworten die Ehre habe, bei der Erläuterung des „Navicert"-Verfahrens anführt; es gibt aktuelle, wohlbekannte Fälle, die hier anzuführen nicht notwendig erscheint, die diese Tatsache in fühlbarster Weise erhärten.

Indem ich die vorstehend erläuterten ausdrücklichen und grundsätzlichen Vorbehalte mache, stelle ich mich Euer Excellenz zu einer verständnisvollen und im gegenseitigen Einvernehmen erfolgenden Prüfung der von den Tatsachen geschaffenen Probleme zur Verfügung und empfinde es als angenehme Pflicht, Sie, Herr Botschafter, meiner besonderen Hochachtung zu versichern.

114.

DNB.-Verlautbarung vom 24. August 1940 betreffend die Unterwerfung der Neutralen unter das britische Navicert-System[1]).

Vor wenigen Tagen hat Churchill im englischen Unterhaus erklärt: „Wir haben die Absicht, die strikte Blockade nicht nur gegen Deutschland, sondern auch gegen Italien, Frankreich und die anderen in Deutschlands Hände geratenen Länder aufrechtzuerhalten"[2]). Dieses Ziel will die britische Regierung vor allem mit ihren am

[1]) „Völkischer Beobachter" vom 25. August 1940.
[2]) Die Erklärung des britischen Premierministers in seiner Rede vor dem House of Commons vom 20. August 1940 lautet: »It is our intention to maintain and enforce a strict blockade not only of Germany but of Italy, France and all other countries that have fallen into the German power«. (Parl. Deb. House of Commons Bd. 364, Sp. 1161.)

H1572-0104

H1572-0105

1. August in Kraft getretenen angeblich verschärften Bestimmungen über die Wirtschaftskriegführung zur See erreichen. Durch die Forderung nach „Navicerts", Geleitscheinen für Schiffe und Ladungen für die Fahrt nach europäischen Ländern und von Ursprungs- und Interessezeugnissen für die Fahrt von europäischen Ländern, will England die Schiffahrt und den Handel der neutralen Länder noch weitgehender als zuvor seiner Kontrolle unterstellen.

Die Ausdehnung des Navicert-Systems, als welche sich die neueste Verschärfung der britischen Blockadebestimmungen in der Hauptsache darstellt, ist zunächst zweifellos auf die durch die Kapitulation Frankreichs eingetretene Schwächung der britischen Seemacht zurückzuführen. England hatte früher zur Durchführung der Schiffskontrollen auf hoher See auch die französischen Seestreitkräfte zur Verfügung, die ihm heute fehlen, so daß es seine Streitkräfte weit stärker auseinanderziehen müßte, um so mehr, als sich zudem noch die Ausfälle infolge der verstärkten und heute ausschließlich auf England konzentrierten Einwirkungen der deutschen See- und Luftstreitkräfte häufen.

England hat klar erkennen müssen, daß es unter diesen Umständen gegenwärtig nicht mehr in der Lage ist, eine wirksame und lückenlose Kontrolle auf der See auszuüben.

Aus diesem Grunde griff es zu dem Hilfsmittel einer Erweiterung seines Navicert-Systems, mit dem es die Kontrolle der neutralen Handelsschiffahrt von der See nach den britischen Konsulaten der Aus- und Eingangsländer verlegen und dadurch seine Flotte von den Kontrollaufgaben auf See entlasten will. Die ganzen britischen Erklärungen über eine angebliche „Verschärfung" des Wirtschaftskrieges zur See sind also einfach ein Bluff. Auf eine längst vergangene Macht pochend, will England, mit der Angst der Neutralen rechnend, diese zur Beschaffung der geforderten Bescheinigungen pressen. Tatsächlich aber ist die britische Flotte überhaupt nicht mehr in der Lage, die Kontrolle der neutralen Handelsschiffahrt auf der See durchzuführen. Englands Kriegsschiffe werden heute von Churchill dringendst in den unmittelbaren Kampfräumen gegen Deutschland und Italien benötigt, für erfolgversprechende Handelskontrollen auf den Meeren sind sie an Zahl zu gering und durch die erwähnten wichtigeren Einsatznotwendigkeiten gebunden.

Wenn sich daher die neutrale Schiffahrt jetzt noch durch die Beschaffung von Geleitscheinen freiwillig der britischen Kontrolle unterstellt, macht sie dies ohne zwingende Notwendigkeit. Eine derartige Unterwerfung neutraler Schiffe und Ladungen in neutralen Häfen unter die britische Kontrolle widerspricht unter solchen Umständen in jeder Hinsicht dem Ansehen der neutralen Schiffahrt. Sie widerspricht aber auch absolut den wohlverstandenen eigenwirtschaftlichen Interessen der neutralen Länder, denn aus dem Weltkrieg ebenso wie aus dem vergangenen Jahr sind mehr als genug Fälle bekannt, in denen die Engländer die durch ihre Konsulate erlangten Kenntnisse über die Angelegenheiten neutraler Firmen in übelster Weise mißbrauchten. Die mit der Erteilung von Navicerts befaßten britischen Konsulate können heute schon in zahlreichen Fällen offener Handelsspionage zum Nachteil neutraler Unternehmen überführt werden. Nicht minder gefährlich und herabwürdigend sind die ständigen und von der britischen Regierung schon oft eingestandenen Versuche, die neutralen Länder mit Hilfe des Navicert-Systems in ihrer Versorgung mit Lebensmitteln und Rohstoffen zu beschränken und ihnen die Höhe ihres Bedarfs von London aus zu diktieren.

Noch bedenklicher wird für die Neutralen eine Unterwerfung unter die britischen Forderungen jedoch vor allem dadurch, daß nach übereinstimmender Auffassung des heute geltenden internationalen Seekriegsrechts die Beschaffung und Annahme von Geleitscheinen als neutralitätswidrige Unterstützung einer kriegführenden Macht betrachtet wird. Dies ergibt sich vollkommen eindeutig aus der Tatsache, daß solche Bescheinigungen von den Engländern regelmäßig nur zu ihrem eigenen Nutzen und im Rahmen der Durchführung ihrer Kriegspläne, niemals aber im ausschließlichen Interesse des Neutralen gegeben werden.

Nur Englands Interesse wird die Bewilligung oder Ablehnung von Geleitscheinen bestimmen, und wer sich daher diesem im britischen Interesse erfolgenden Kontrollverfahren freiwillig unterwirft, identifiziert sich dadurch mit Englands Absichten und Zielen, ist zu deren Durchführung und Verwirklichung behilflich und begeht also eine unneutrale Handlung.

Neutrale Schiffe mit britischen Geleitscheinen erleichtern unzweifelhaft den Engländern ihre Seekontrolle, indem sie deren Seestreitkräfte von der Anhaltung, Durchsuchung und Einbringung solcher Handelsschiffe befreien und diese Kriegsschiffe daher für andere Aufgaben frei machen.

Ein Verhalten, das solche Erleichterungen für die seestrategische Position eines kriegführenden Landes im Gefolge hat, ist mit wirklicher Neutralität nicht vereinbar. Nach dem Völkerrecht besteht daher ohne Zweifel die Möglichkeit, neutrale Schiffe mit britischem Geleitschein wie feindliche oder der Unterstützung des Feindes schuldige Schiffe zu behandeln.

Da England selbst diese Auffassung uneingeschränkt vertritt und auch die Rechtsprechung anderer Staaten schon lange diesen Grundsatz anerkennt, steht es außer allem Zweifel, daß auch Deutschland zu entsprechenden Folgerungen gegenüber solchen neutralen Schiffen berechtigt wäre.

Japan hat bereits erklärt, daß es die Ausübung der britischen Kontrolle nicht gestatten wird und seine Schiffe keine Geleitscheine beantragen dürfen. Dies zeigt, daß Staaten, die die Verhältnisse klar übersehen und sich durch die heute inhaltslosen britischen Drohungen nicht einschüchtern lassen, die einzig richtige Folgerung ziehen. Ein gleiches Vorgehen muß von Staaten erwartet werden, die ihre volle Neutralität und Souveränität aufrechterhalten wollen. Es ist heute, da Englands Macht auf der See schwindet, nicht mehr angängig, daß neutrale Staaten durch freiwillige Erfüllung der britischen Forderungen sich an der Durchführung des englischen Aushungerungsplanes gegen Europa beteiligen.

115.

Verlautbarung des britischen Ministeriums für Wirtschaftliche Kriegführung vom 30. August 1940 über die Bedeutung britischer Navicerts[1]).

Shipowners and masters of vessels are warned that goods, which have been loaded in German or Italian vessels, or in vessels under the control of the German, Italian, or French Government, or of any Government in territory under enemy occupation or control, are suspect, and cannot be safely shipped unless covered by a British navicert or other British export pass issued after they have been unloaded.

Ships which load any goods not so covered are not entitled to ship navicerts, and are liable to diversion and seizure, and, if holders of ship warrants, to withdrawal of the warrant and its attendant advantages.

116.

Formular eines Navicerts[2]).

Form of Application for Neutral Exporters desiring Navicerts.

Formule de demande à remplir par les exportants neutres.

Note: This form should be completed in the English language.

Nota: Cette formule doit être remplie en anglais.

I desire to obtain a navicert for the under-mentioned consignment on the conditions prescribed by the governments of the United Kingdom and of the French Republic. I certify that the particulars given below are, to the best of my knowledge and belief, true and correct, and I undertake to pay on request the sum of two, or, if the consignment exceeds 1.000 tons, eight dollars if a navicert is granted, as a contribution to the cost of telegraphic enquiries.

Je désire obtenir un navicert pour les marchandises désignées ci-aprês en accord avec les règlements édictés par le Gouvernement de la République Française et par le Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni. Je certifie que les renseignements donnés ci-dessous sont, à ma connaissance, sincères et véridiques, et je m'engage à payer, sur demande, la somme de deux dollars ou de huit dollars au cas ou le poids des marchandises dépasserait 1000 tons, si un navicert est établi à mon profit, pour participation aux frais d'enquête par télégramme.

1. Name of firm or company applying.
   Nom de la maison de commerce ou de la société requérante.
2. Address.
   Adresse.
3. Precise nature of goods for which it is desired to obtain a navicert.
   Nature exacte des marchandises pour lesquelles on désire obtenir un navicert.
4. Quantity (in words and figures).
   Quantités (en lettres et chiffres).
5. Net weight (in metric tons wherever possible).
   Poids net (en tonnes métriques si possible).
6. Shipping marks, if known.
   Marques des chargements, si elles sont connues.
7. Name of consigner, if different from that of applicant.
   Nom de l'expéditeur, si le demandeur n'est pas l'expéditeur.
8. Address of consigner, if different from that of applicant.
   Adresse de l'expéditeur, si le demandeur n'est pas l'expéditeur.
9. Name of consignee.
   Nom du consignataire.
10. Address of consignee.
    Adresse du consignataire.
11. Name and address of ultimate consignee.
    Nom et adresse du consignataire final.
12. Port of shipment.
    Port d'expédition.
13. Proposed date of shipment.
    Date prévue pour l'expédition

[1]) „The Times" vom 30. August 1940.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0106

H1572-0107

14. Name and nationality of vessel if known.
Nom et nationalité du navire, si celui-ci est connu.

15. Ports to which goods are consigned.
Ports pour lesquels les marchandises sont consignées.

Strike out if not applicable.
A biffer si ces mentions sont inutiles.

I am unable at present to give particulars of the date and port of shipment or of the vessel in which the goods will be shipped, but I undertake

(1) To do so not less than three days before the date of shipment; and

(2) To surrender this navicert if requested to do so when particulars of the vessel are supplied.

Je suis dans l'impossibilité pour le moment d'indiquer la date et le port d'embarquement ou le nom du navire sur lesquels les marchandises seront expédiées, mais je m'engage

(1) A fournir ces indications trois jours au moins avant la date d'expédition et

(2) A remettre ce navicert, si j'en suis requis, lorsque lesdites indications seront fournies.

Signature
Signature
Date
Date

Note: This document, when signed overleaf by or for the British and French Ambassadors and duly sealed, constitutes a navicert and should be carried in the same ship as the goods to which it relates. Its distinguishing letter and number should be entered against the item in the ship's manifest to which it relates. It must be surrendered on demand to any duly authorized official, or, in any case, to the British or French consular officer at the port of destination.

Note: Ce document, dument signé et timbré au verso par ou pour l'Ambassadeur de la République Française et par ou pour l'Ambassadeur de Sa Majesté Britannique, constitue un navicert. Ce navicert doit se trouver à bord du navire sur lequel sont chargées les marchandises auxquelles il se rapporte. Ses numéros et lettres indicatifs doivent être repris dans le manifeste du navire en regard de la mention des marchandises dont il s'agit. Il doit être remis à toute réquisition de l'autorité officielle compétente ou dans tous les cas au représentant du Consul de France ou du Consul de Grande-Bretagne du port de déstination.

117.

Britisches Formular einer Verpflichtungserklärung zur Unterwerfung unter das Navicert-System und eines Antrages auf Ausstellung eines „ship's warrant"[1]).

(Übersetzung.)

1. Wir verpflichten uns — es sei denn, wir geben dem Schiffahrtsministerium anderweitige Nachricht —, daß keines der in der beiliegenden Liste angeführten Schiffe in Fahrt gesetzt werden soll zwischen einem Festlandhafen und

   der europäischen Türkei, den italienischen Besitzungen in Afrika, Algier, Tunis, Französisch-Marokko, Spanisch-Marokko, Tanger, den spanischen und portugiesischen Inselbesitzungen oder anderen Häfen, zu welchen gegenwärtig das Navicert-System in Anwendung gebracht wird,

   wenn das Schiff nicht mit einem Schiffsnavicert ausgestattet ist, das von einer hierzu ermächtigten britischen Behörde ausgestellt sein muß.

2. Ausgenommen werden von dieser Verpflichtung diejenigen der in dieser Liste aufgeführten Schiffe, für die das britische Schiffahrtsministerium zugestimmt hat — unter Vorbehalt jederzeitiger Änderung —, daß keine Verpflichtung von uns verlangt wird.

3. Wir ersuchen für die in dieser Verpflichtung enthaltenen Schiffe um Ausstellung eines „ship's warrant", das sie zur Nutznießung an allen Erleichterungen ermächtigt, die dem unter britischer Kontrolle stehenden Handelsschiffsverkehr nach Möglichkeit gegeben werden. Wir verpflichten uns, falls dies verlangt wird, alle Einzelheiten betreffs Reiseroute und Ladung mitzuteilen, soweit sie die in der Liste aufgeführten Schiffe betreffen.

4. Wir verpflichten uns, dem Schiffahrtsministerium von allen Schiffen Mitteilung zu machen, die wir nach diesem Datum neu erwerben, in Zeitcharter übernehmen oder über die wir irgendwelche Kontrolle ausüben.

5. Es ist bekannt, daß wir verantwortlich sind für die Verwirkung des „ship's warrant" im Falle, daß wir den obigen Verpflichtungen nicht nachkommen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

d) Verbleibskontrolle[1])

118.

Note der britischen Regierung vom September 1939 an die belgische Regierung gegen die Belieferung Deutschlands mit Banngutwaren (Auszug)[2]).

(Übersetzung.)

A. Die britische Regierung erklärt, daß sie der Ansicht ist, kein neutraler Staat könne die Lieferung nachstehender Waren an eines der kriegführenden Länder fortsetzen:

Metalle	Kohle
Erdöl	Nitrate

oder andere Rohstoffe, die der Fortführung des Krieges dienen können. Die neutralen Staaten, die durch ihre geographische Lage ihren Handel mit Deutschland ungestört fortführen können, haben ihren gesamten Export in den bereits genannten Waren einzustellen.

B. Eine Erweiterung des belgischen Warenaustausches mit Deutschland wird von der britischen Regierung als Neutralitätsverletzung angesehen.

Der Durchführung solcher Maßnahmen wird ein Prozentsatz desjenigen in Belgien statistisch nachgewiesenen Warenaustausches zugrunde gelegt, der in den drei letzten Jahren stattgefunden hat.

C. Die britische Regierung wird einen Ersatz der unter A genannten Rohstoffe durch andere Waren nicht zulassen. Aus diesem Grunde ist der Umfang des Exports dieser Waren bei der Berechnung nach der Statistik über den deutsch-belgischen Warenaustausch in den letzten drei Jahren völlig außer Anrechnung zu lassen.

D. Die Durchfuhr von Waren durch Belgien nach Deutschland soll von der Regierung nicht geduldet werden. Die Nichteinhaltung dieser Bedingung wird als Verletzung der Neutralitätsgesetze und als freundschaftliche Zusammenarbeit mit dem Feinde angesehen und die mit dem Transport befaßten Schiffe werden als Kriegskonterbande führend betrachtet werden.

E. Die britische Regierung kann sich auf keinerlei Änderungen der in den vorstehenden Erklärungen enthaltenen Verfügungen einlassen, denn von ihrer strikten Anwendung wird ihrer Ansicht nach Mißerfolg oder Erfolg des langwierigen Kampfes, in den sie eingetreten ist, abhängen, in dem nicht nur die Interessen des Britischen Weltreichs, sondern vielleicht sogar das Schicksal Belgiens selbst auf dem Spiele stehen.

119.

Französisches Dekret vom 20. September 1939 betreffend die Einführung von Passierscheinen für Waren an Bord durchsuchter Schiffe[3]).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, du ministre de la marine, du ministre du blocus, du ministre des finances, du ministre de l'intérieur et du ministre des colonies,

Vu la loi du 19 mars 1939 autorisant le Gouvernement à prendre par décrets les mesures nécessaires à la défense du pays;

Vu l'article 79, 5°, du code pénal, modifié par le décret du 29 juillet 1939;

Vu le décret-loi du 1er septembre 1939 relatif aux interdictions de rapports avec l'ennemi;

Le conseil des ministres entendu,

[1]) Siehe auch die vorhergehenden Abschnitte a, b und c.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung vom 14. September 1939.
[3]) „Journal Officiel" 1939, S. 11666, 11798.

H1572-0108

Décrète:

Art. 1er. — Il pourra être exigé des propriétaires de marchandises se trouvant à bord de navires visités dans les eaux françaises, ou de leurs représentants, la souscription d'un acquit-à-caution garantissant l'arrivée à destination de la marchandise en pays neutre et sa non-réexportation, directement ou indirectement, vers un pays ennemi ou occupé par l'ennemi.

L'acquit-à-caution sera déchargé par le consul de France du lieu de destination dans les formes et délais qui seront précisés par un arrêté des ministères des affaires étrangères et des finances.

Le défaut de décharge de l'acquit, de même que le défaut de décharge des acquits-à-caution prévus par l'article 11 du décret du 1er septembre 1939 pour l'application du décret-loi de même date relatif aux interdictions de rapports avec l'ennemi donnera lieu au payement d'une somme égale au quintuple de la valeur de la marchandise sur le marché français, acceptée par l'administration des douanes. Dans le cas où le soumissionnaire refuserait d'accepter l'évaluation du service des douanes, l'acquit ne serait pas delivré. Le recouvrement de cette somme sera poursuivi conformément aux lois douanières.

Art. 2. — Le présent décret est applicable en Algérie et dans les colonies françaises.

Art. 3. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres conformément aux dispositions de la loi du 19 mars 1939.

Art. 4. — Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, le ministre de la marine, le ministre du blocus, le ministre des finances, le ministre de l'intérieur et le ministre des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel.

Fait à Paris, le 20 septembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

120.

Französisches Arrêté vom 29. September 1939 betreffend die Erfordernisse für die Ausstellung von Passierscheinen[1]).

Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, et le ministre des finances,

Vu l'article 1er du décret-loi du 20 septembre 1939 relatif aux marchandises se trouvant a bord de navires visités dans les eaux françaises.

Arrêtent:

Art. 1er. — La souscription de l'acquit-à-caution prévu à l'article 1er du décret-loi du 20 septembre 1939 relatif aux marchandises se trouvant à bord de navires visités dans les eaux françaises sera exigée dans les seuls cas où cette garantie sera jugée nécessaire par le comité de contrebande.

Art. 2. — Ledit acquit-à-caution ne pourra être déchargé que sur présentation d'un certificat du consul de France du lieu de destination établi trois mois après l'arrivée du chargement au pays destinataire et attestant:

1° Que les marchandises ont été livrées à la consommation intérieure de ce pays;

2° Qu'elles n'ont pas été réexportées, directement ou indirectement, en l'état ou après transformation, vers un pays ennemi ou occupé par l'ennemi.

Ce certificat devra être rapporté au bureau d'émission de l'acquit dans un délai de cinq mois, à compter de la date de souscription des engagements.

Art. 3. — Le présent arrêté sera inséré au Journal officiel.

Fait à Paris, le 29 septembre 1939.

Le président du conseil, ministre de la défense nationale
et de la guerre et des affaires étrangères,
ÉDOUARD DALADIER.

Le ministre des finances,
PAUL REYNAUD

[1]) „Journal Officiel" 1939, S. 11840 f.

H1572-0109

H1572-0110

121.

Französisches Dekret (einschließlich Begründung) vom 29. November 1939 betreffend die Höhe der Kaution für Passierscheine[1]).

Paris, 18 novembre 1939.

Monsieur le Président,

Un décret du 20 septembre a fixé à cinq fois la valeur de la marchandise, dans le cas d'un navire visité dans les eaux françaises, les payements à effectuer par les souscripteurs d'un acquit-à-caution garantissant l'arrivée à destination de cette marchandise en pays neutre et sa non-réexportation, directement ou indirectement, vers un pays ennemi ou occupé par l'ennemi.

Il est apparu, en pratique, que ce chiffre pouvait, dans certains cas, être excessif et conduire les intéressés à immobiliser des sommes trop importantes ou a obtenir des garanties bancaires dans des conditions trop onéreuses.

Afin de pouvoir faire un appel plus fréquent au système des acquits-à-caution, il semble désirable de l'assouplir et de permettre au comité de contrebande qui, en vertu de l'arrêté d'application du 29 septembre 1939, détermine, s'il y a lieu, d'exiger ou non un acquit-à-caution, de fixer lui-même le montant de la caution par rapport à la valeur de la marchandise. C'est à cet objet que répond le décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre signature.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre respectueux dévouement.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, du ministre de la marine, du ministre du blocus, du ministre de finances, du ministre de l'intérieur et du ministre des colonies,

Vu le décret du 20 septembre 1939 relatif à la souscription d'un acquit-à-caution pour les marchandises à bord de bateaux visités dans les eaux françaises;

Vu la loi du 19 mars 1939 autorisant le Gouvernement à prendre par décrets les mesures nécessaires à la défense du pays;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — La somme à payer en cas de défaut de décharge de l'acquit visé au paragraphe 3 de l'article 1er du décret du 20 septembre 1939, relatif à la souscription d'un acquit-à-caution pour les marchandises à bord de navires visités dans les eaux françaises, pourra être fixé par le comité de contrebande, dans les conditions prévues à l'arrêté du 29 septembre 1939, à un chiffre d'au moins la valeur de la marchandise et d'au plus le quintuple de cette valeur.

Art. 2. — Le présent décret est applicable en Algérie et dans les colonies françaises.

Art. 3. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément aux dispositions de la loi du 19 mars 1939.

Art. 4. — Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, le ministre de la marine, le ministre du blocus, le ministre des finances, le ministre de l'intérieur et le ministre des colonies sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel.

Fait à Paris, le 29 novembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

122.

Drahtbericht des japanischen Geschäftsträgers in Paris vom November 1939 an das japanische Außenministerium über die französische Banngutkontrolle[2]).

(Übersetzung.)

Die französische Marine fordert in bezug auf Bannware, die an neutrale Nachbarstaaten Deutschlands gerichtet ist, die Vorlegung des

1. Konnossements oder sonstiger Papiere, an Hand deren der tatsächliche Empfänger der Ware nachweisbar ist, und

[1]) „Journal Officiel" 1939, S. 13571 f.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilungsblatt der Wirtschaftsabteilung des japanischen Außenministeriums vom 10. November 1939).

H1572-0111

2. eines schriftlichen Eides des vorerwähnten tatsächlichen Empfängers der Ware dahingehend, daß
   a) die Ware zum inländischen Verbrauch des betreffenden Neutralstaates bestimmt ist,
   b) die betreffende Ware weder direkt noch indirekt nach Deutschland, einem von deutschen Truppen besetzten Gebiet oder nach einem Nachbarstaat Deutschlands wieder ausgeführt wird.

Bis die genannten Papiere vorgelegt werden, wird die Ware mit Beschlag belegt.

Bemerkungen der Sachbearbeiter im Ausschuß für Konterbande: zu 1. Es ist nicht nur in dem Falle, daß die Ware an Order gerichtet ist, sondern auch in dem Falle, daß ein Zwischenspediteur in einem Neutralhafen als Empfänger der Ware angegeben ist, nachzuweisen, wer der tatsächliche Empfänger der Ware ist.

Der schriftliche Eid zu 2 muß von verantwortlichen Persönlichkeiten des Handelsunternehmens, z. B. vom Präsidenten, Geschäftsführer usw., mitunterzeichnet, die Unterschriften wiederum müssen von dem für den Sitz des Handelsunternehmens zuständigen französischen Konsul beglaubigt sein. Ferner wird, wie der Sachbearbeiter bemerkt, gewünscht, daß die genannten Papiere zwecks Beschleunigung der Durchsuchung, soweit möglich, bereits vor dem Einlaufen des Schiffes ausgefertigt werden. Durch die Einreichung der obigen Papiere wird die Ausübung des Beschlagnahmerechts jedoch nicht in allen Fällen verhindert.

123.

Anordnung des südafrikanischen Ministers für Handel und Industrie vom 12. Januar 1940 betreffend die Kontrolle der südafrikanischen Ausfuhr[1]).

Whereas the Governments of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of France have instituted a system of control to prevent the passage to the Enemy of goods that have been declared by them to be Contraband of War;

And whereas it is desirable that the Government of the Union of South Africa co-operate with the Governments of the said United Kingdom and France in preventing the passage to Enemy of goods that have been so declared;

And whereas such co-operation will facilitate the delivery of goods exported from the Union of South Africa to authorized destinations in Europe;

Now, therefore, I, RICHARD STUTTAFORD, in my capacity of Minister of Commerce and Industries, under and by virtue of the powers vested in me by sub-regulation (3) of regulation 8bis of the National Emergency Regulations promulgated in Proclamation No. 334 dated 22nd December, 1939, hereby declare that on and after the 15th February, 1940, no goods shall be exported from the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa to any country in Europe except the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Eire, Sweden, France, Portugal and Turkey without an export permit issued by an official whom I have authorized, in writing, to issue such export permit.

Applications for such export permits must be addressed to the Secretary for Commerce and Industries at Pretoria, in the form of Annexure A hereto, and all such applications must be accompanied by a declaration, in the form of Annexure B hereto, which has been completed and signed by the intended consignee or recipient of the goods in question, and which has been attested by a Union diplomatic or consular officer or if no Union diplomatic or consular officer is available in the town or locality where the declarant resides by a consular officer of the said United Kingdom; provided that an officer whom I have authorized as aforesaid may, if the goods to be exported are proved to his satisfaction to be bona fide gifts from private senders to private addressees or if the goods to be exported do not exeed 7 lb. in weight or £ 1 in value, in his discretion issue a permit for their export even though the application for the permit is not accompanied by such declaration.

Forms for the aforesaid applications and declarations may be obtained from any Magistrate or any Customs House.

R. STUTTAFORD

Minister of Commerce and Industries.

ANNEXURE „A."

APPLICATION FOR EXPORT PERMIT TO COVER THE EXPORT OF GOODS FROM THE UNION OF SOUTH AFRICA AND SOUTH-WEST AFRICA.

THE SECRETARY OF COMMERCE AND INDUSTRIES, PRETORIA.

Sir,

I, the undersigned, hereby apply for a Permit to export from the Union of South Africa/the Mandated Territory of South-West Africa the goods detailed in the following schedule. I declare that to the best of my knowledge and belief, the information given herewith is in all respects true and correct.

[1]) „The Union of South Africa Government Gazette", Bd. CXIX (1940), Nr. 2721.

Full Address of Applicant.....

..... Signature of Applicant.....

.....

Date.....

Name and Address of Consignee.	Description of Goods.	Marks on Parcels or Packages.	Number of Parcels or Packages.	Weight.	Value.	How to be Exported: (Ship, Rail, Post or Air).	Proposed Time and Place of Export.

N.B.—(1) A separate application is required in respect of each consignment.
(2) Applications must reach the Secretary for Commerce and Industries at least 10 days before the anticipated date of export of goods.
(3) Applications must be submitted in respect of all goods intended for export to countries in Europe, except the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Eire, Sweden, France, Portugal and Turkey.
(4) Each application must be accompanied by a Declaration, concerning the ultimate destination of the goods, signed by the Consignee and attested before a Diplomatic or Consular Officer of the Union of South Africa or before a Consular Officer of the United Kingdom; provided however that, if the applicant can adduce satisfactory proof that the goods covered by the application are bona fide, gifts from private senders to private addresses, the declaration will not be required, and provided, further, that no declaration is necessary in respect of goods weighing less than 7 lb. or having a value not exceeding £ Sterling 1.
(5) An application for an Export Permit may be refused without assignment of any reasons therefor.

C. I. 101.

ANNEXURE „B". FORM OF DECLARATION.

UNION OF SOUTH AFRICA.

DEPARTMENT OF COMMERCE AND INDUSTRIES.

UNDERTAKING AS TO ULTIMATE DESTINATION OF GOODS.
(For completion by Consignee.)

The Secretary for Commerce and Industries, Pretoria.

I / We, ..., for and on behalf of ....., do hereby undertake that—

(I) no part or product of the goods set out in the subjoined schedule will be exported by me / us directly or indirectly in any form to Germany, or to any territory under German occupation or control;

(II) in the event of the said goods or any product thereof being (a) sold again in this country other than to retail traders in the normal course of international consumption; or (b) exported to a neutral country, a like undertaking will be obtained from the purchaser / s before delivery;

(III) I / we will, whenever called upon by a Diplomatic or Consular officer of the Union of South Africa or by one of His Britannic Majesty's Consular officers, furnish him with all such explanations and documentary evidence regarding any matter arising out of this declaration as he may require;

(IV) I / we also declare that I / we will not, by reason of delivery to me / us of the said goods, sell or deliver to Germany (or to any territory under German occupation or control), either directly or indirectly, any quantity of such goods or their products out of existing stocks in my / our possession.

Dated at..... this..... day of ..... 194.....

Attested by:

.....
Union Diplomatic or Consular Officer or H. B. M. Consular Officer.

at.....

.....
Signature of Declarant.

N.B.—This form must be completed by the Consignee and, where the Consignee is a firm or a body corporate, be signed by the Manager or a Director.

H1572-0112

FULL DESCRIPTION OF GOODS.

Name and Address of Consignor.	Description of Goods.	Quantity.	Value.	Shipping or other Distinguishing Marks.

124.

Britiſches Formular einer Verbleibsgarantie-Erklärung für Waren zum Verbleib im Lande[1]).

I / We ..... duly empowered to sign on behalf of ..... do hereby solemnly and sincerely declare and certify as follows:—

1) That the undermentioned goods are destined to .....
(Here give the full name and address of the consignee and name of country, if any, through which the goods will pass to final destination)
and that under no circumstances will they be sent to or via Germany.

2) I / We will, whenever called upon by His Britannic Majesty's Consular Officers, furnish them all such explanations and documentary evidence regarding matters arising out of this declaration as they may require.
Shipped per steamer ..... from ..... to .....

Full description of goods.

.....

.....

No. of packages Weights

.....

.....

I / We make this solemn declaration conscientiously believing it to be true and by virtue of the Statutory Declarations Act 1835.

Declared at .....

This ..... day of ..... 19.....

Before me

British.....Consul

125.

Britiſches Formular einer Verbleibsgarantie-Erklärung für Waren zur Wiederausfuhr nach neutralen Ländern[2]).

I, ... for and on behalf of ..... do hereby undertake that in consideration of the release by the Ministry of Economic Warfare, London, of the goods set out in the schedule hereto forming (part of) the cargo of s. s. ..... detained at .....

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0113

H1572-0114

1) No part or product of the said goods shall be exported by me directly or indirectly in any form to Germany, or to any Territory under German occupation or control;

2) In the event of the said goods or any product thereof being:

a) sold again in this country other than to retail traders in the normal course of international consumption or

b) exported to a neutral country,
a like undertaking shall be exacted from the purchasers before delivery.

3) I / We will, whenever called upon by His Britannic Majesty's Consular Officers, furnish them with all such explanations and documentary evidence regarding matters arising out of this declaration as they may require.

4) I / We declare that I / We will not by reason of the said goods sell or deliver to Germany (or to any territory under German occupation or control) either directly or indirectly any quantity of these commodities or their products out of existing stocks.

Shipped per steamer ..... from ..... to .....

Full description of goods.

.....

.....

No. of packages Weights

.....

.....

I / We make this solemn declaration conscientiously believing it to be true and by virtue of the Statutory Declarations Act 1835.

Declared at .....

This ..... day of ..... 19.....

Before me

British.....Consul.

126.

Britiſches Formular einer Verbleibsgarantie-Erklärung für Waren zum Wiederverkauf im Lande[1]).

To the Board of Trade, London.

In consideration of the delivery to me / us by ..... of ..... of the goods specified below, I / we ..... of ..... do hereby undertake and agree as follows:

1) That the said goods shall be imported only into ..... and that neither the said goods nor any part thereof, nor any goods manufactured therefrom in any form shall be exported directly or indirectly by me / us in any form to any country at war with the United Kingdom, or be in any form used or applied by me / us for the purposes benefit or advantage of any country at war with the United Kingdom.

2) That none of the goods referred to in 1) shall be sold or otherwise disposed of except to bona fide buyers known to me / us and then only after satisfying myself / ourselves that such buyers will not use or deal with the same in a manner inconsistent with paragraph 1 hereof.

3) I / we will whenever called upon by His Majesty's Consular Officer furnish him with all such explanations regarding matters arising out of this declaration as he may require.

Dated this ..... day of ..... 19.....

signed:

Attested by .....

British Vice-Consul at .....

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

127.

Französisches Formular einer Verbleibsgarantie-Erklärung für Waren zur Wiederausfuhr nach neutralen Ländern[1]).

Nous soussignés, etc. ..... (firme, résidence), déclarons par la présente d'une manière formelle.

1° qu'aucune partie des marchandises spécifiées ci-dessous, ni aucun produit fabriqué à l'aide de ces marchandises, ne sera exporté en Allemagne.

2° que, dans l'éventualité où les marchandises indiquées ci-dessous ou les produits qu'elles auraient servi à fabriquer seraient revendus en (Belgique) à d'autres acheteurs que les revendeurs habituels desservant la consommation intérieure, nous exigerons la garantie donnée sous 1° de la part des acheteurs.

3° que si les marchandises indiquées ci-dessous ou les produits qu'elles auront servi à fabriquer sont réexportés dans un autre pays neutre, nous exigerons de la part des acheteurs également la garantie donnée par nous sous 1°.

4° qu'aucune partie des marchandises énumérées ci-dessous ou produits manufacturés à l'aide de ces matières ne sera employée à libérer pour l'exportation d'autres marchandises similaires.

Suivant: détail des marchandises,
leur poids net et brut,
les marques,
le nom du vapeur et du port d'embarquement,
le nom du port de débarquement.

Signature du Bourgmestre. Visa du Consul.

128.

Verbleibsgarantie-Erklärung in Konnossementen skandinavischer Schiffahrtsgesellschaften für Verschiffungen von Spanien nach neutralen Ländern[2]).

Consignees of the within goods are under the obligation to furnish shipowners promptly on demand with satisfactory guarantee or if demanded an approved Banks Guarantee that the goods or their products are for consumption in the country of destination shown in this Bill of Lading and will not be reexported. Failure to provide such guarantee gives the shipowner the right to withold delivery of the goods or discharge them at any place whereupon each and every liability of the shipowners shall cease. The shipowners shall under no circumstances be responsible for complying with the conditions of belligerents as far as the within goods are concerned. Any costs in connection therewith including extra compensation and insurance for additional transportation to be borne by the shippers and / or consignees and be a lien on the goods.

e) Schutzmaßnahmen der Neutralen

129.

Schweizerische Verfügung vom 2. November 1939 betreffend das Verbot der Unterwerfung unter die Handelskontrolle ausländischer Stellen[3]).

Artikel 2.

Es wird den im schweizerischen Zollgebiet niedergelassenen Personen und Firmen untersagt, Erklärungen abzugeben, mit denen sie sich verpflichten oder sonst irgendwie bereit erklären, sich einer Kontrolle durch ausländische Stellen oder durch deren Beauftragte zu unterziehen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) „Schweizerisches Handelsamtsblatt" 1939, S. 2243.

H1572-0115

H1572-0116

130.

Belgiſches Arrêté-loi vom 30. November 1939 betreffend das Verbot der Unterwerfung unter die Handelskontrolle kriegführender Regierungen[1]).

Vu la loi du 7 septembre 1939, donnant au Roi des pouvoirs extraordinaires, et spécialement son article 1er, nos 1, 3, 4 et 9;

Considérant qu'il est nécessaire et urgent de compléter les mesures prises pour assurer l'approvisionnement du pays en denrées ou marchandises indispensables à la vie de la Nation, ainsi que pour prévenir et réprimer les abus pouvant porter atteinte à la liberté du commerce;

Sur la proposition de Notre Conseil des Ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons:

Article 1er. — Il est interdit à toutes personnes physiques ou morales établies sur le territoire du royaume de remettre, en Belgique ou à l'étranger, à des gouvernements belligérants ou à leurs agents, aux fins d'obtenir laissez-passer ou libération de marchandises susceptibles d'être considérées comme contrebande de guerre, des déclarations aux termes desquelles elles accepteraient de se soumettre, en Belgique, à un contrôle de la part d'offices ou de fonctionnaires relevant des dits gouvernements.

Art. 2. — Les infractions au présent arrêté sont punies d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 100 à 1,000 francs ou de l'une de ces peines seulement.

Les dispositions du Livre I du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85 du Code pénal, sont applicables.

131.

Schwediſches Geſetz vom 30. Dezember 1939 betreffend gewiſſe Zuſagen bezüglich der Ein- und Ausfuhr von Waren (Verbot der Unterwerfung unter die Handelsüberwachung fremder Mächte)[2]).

(Übersetzung.)

§ 1. Abs. 1. — Bei Krieg oder Kriegsgefahr, in der sich das Reich befindet oder sonst unter außerordentlichen, durch Krieg veranlaßten Verhältnissen kann der König, wenn der Reichstag nicht versammelt ist, für eine gewisse Zeit oder bis auf weiteres anordnen, daß Versprechungen, die Beschränkungen der Freiheit mit sich führen, Waren in das Reich einzuführen, aus dem Reich auszuführen, innerhalb des Reichs über sie zu verfügen oder Waren in das Reich oder aus dem Reich oder innerhalb des Reichs fortzuschaffen oder sonst zu befördern, dann, wenn die Beschränkung dazu dient oder ihre Beschaffenheit dazu geeignet ist, den Interessen fremder Mächte zu dienen, nicht gültig sind, es sei denn, daß für sie eine Genehmigung erteilt ist.

§ 4. Abs. 1. — Wer während der Zeit, in der eine Anordnung gemäß § 1 gilt, dadurch, daß er Informationen über seinen oder den Geschäftsbetrieb eines anderen gibt oder die Einziehung solcher Informationen fördert, bei einer Überwachung solcher Ein- oder Ausfuhr, Verfügung oder Beförderung von Waren, wenn sie in § 1 erwähnt ist, mitwirkt, ist, wenn die Überwachung durch eine fremde Macht ausgeübt wird und der Täter eingesehen hat oder hat einsehen können, daß sie ihrer Art nach dem Interesse einer fremden Macht diente, mit Zuchthaus bis zu einem Jahr zu bestrafen, soweit nicht nach dem 8. Kap. des Strafgesetzes eine schwerere Strafe verhängt ist.

132.

Niederländiſcher Geſetzentwurf vom März 1940 (nebſt Regierungsbegründung) betreffend das Verbot der Unterwerfung unter die Handelskontrolle fremder Staaten[3]).

(Nach Maßgabe dieses Entwurfs soll Art. 5 Abs. 1 des Gesetzes betr. die Mitwirkung an der Verteidigungsvorbereitung vom 24. Juni 1939[4]) mit einem neu eingefügten Teil g die folgende Fassung erhalten):

(Übersetzung.)

Artikel 5

1. Die im Art. 2 bezeichnete Mitwirkung kann ausschließlich bestehen in:

. . . .

g) dem Nichtablegen von Erklärungen, wodurch Personen oder Körperschaften sich verpflichten oder auf irgendeine Weise bereiterklären, sich einer Überwachung durch oder im Namen solcher Personen zu unterwerfen, die im Interesse einer fremden Macht auftreten.

---

[1]) „Moniteur Belge" 1939, S. 8150 f.
[2]) „Svensk Författningssamling" 1939, Nr. 951.
[3]) 2. Kamer Zitting 1939/40, Nr. 260 (2) u. (3).
[4]) „Staatsblad" 1939, Nr. 630.

(Die Begründung der niederländischen Regierung zu obigem Gesetzentwurf lautet wie folgt):

(Übersetzung.)

Die Regierung hat erfahren, daß durch fremde Mächte in Verbindung mit der wirtschaftlichen Kriegführung in verschiedenen Fällen Erklärungen gefordert wurden, durch die sich die, die diese Erklärung ablegen, verpflichten, sich einer bestimmten Überwachung ihres Betriebes durch Vertreter der fremden Mächte zu unterwerfen.

Die Regierung ist der Ansicht, daß eine derartige Überwachung häufig durch niederländische Unternehmungen, sofern es nötig ist, akzeptiert wird, um das Zustandekommen von Transaktionen zu fördern. Mag im einzelnen gesehen die Abgabe von solchen Erklärungen vielleicht derartige Folgen haben, so scheint es den Unterzeichneten doch, daß die Verteidigung der allgemeinen wirtschaftlichen Belange der Niederlande durch Erklärungen obenerwähnten Inhalts beeinträchtigt werden kann und es deshalb erwünscht sein kann, dahingehende Maßregeln zu treffen, daß die Abgabe derartiger Erklärungen unterbleibt.

Die Regierung meint damit auch, daß ihr die gesetzliche Befugnis zur Anordnung solcher Maßnahmen gegeben werden muß. Angesichts dessen, daß die Notwendigkeit, von dieser Befugnis Gebrauch zu machen, namentlich dann eintreten wird, wenn nach dem Urteil der Regierung durch die Akzeptierung einer ausländischen Überwachung durch die niederländische Wirtschaft die Befriedigung der Bedürfnisse der niederländischen Volkswirtschaft insgesamt Schaden erleidet, sind die Unterzeichneten der Auffassung, daß diese Befugnis am besten niedergelegt wird in einem der in Kraft befindlichen Gesetze, die speziell im Hinblick auf die Befriedigung der Bedürfnisse der Volkswirtschaft ergangen sind. Das Gesetz betr. die Mitwirkung an der Verteidigungsvorbereitung 1939 scheint für diesen Zweck am geeignetsten.

Der Entwurf des Gesetzes, der hiermit den Generalstaaten vorgelegt wird, hat den Zweck, eine entsprechende Abänderung des genannten Gesetzes herbeizuführen.

2. Deutsches Kontrollverfahren

a) Allgemeines

133.

Bericht des Auswärtigen Amts vom 6. November 1939 über Maßnahmen Irlands zur Unterbindung der Wiederausfuhr eingeführter Waren nach England[1]).

I. Die deutsche Gesandtschaft in Dublin hatte unter Ziffer IV des mit meinem oben bezeichneten Schreiben vorgelegten Drahtberichts Nr. 999 vom 20. Oktober darauf hingewiesen, daß die irische Regierung im Interesse einer weiteren entgegenkommenden deutschen Haltung beim Durchlaß neutraler Schiffe mit für Irland bestimmten Waren möglicherweise bereit sein würde, eine Verpflichtung zur Unterbindung der Wiederausfuhr von Übersee nach Irland importierter Waren nach England zu übernehmen. Die Frage würde eine erhöhte Bedeutung bekommen, falls die Vereinigten Staaten von Amerika bei der Verabschiedung des Neutralitätsgesetzes irische Westhäfen nicht als Kriegszone erklären würden.

II. Im Einvernehmen mit dem Oberkommando der Kriegsmarine — Seekriegsleitung — ist daraufhin die Gesandtschaft in Dublin mit Drahterlaß Nr. 198 vom 1. November d. J. beauftragt worden, die Frage mit der irischen Regierung aufzunehmen und zu erklären, daß die Möglichkeit eines weiteren reibungslosen irischen Bezuges neutraler Sendungen dadurch erhöht würde, daß die irische Regierung im Hinblick auf den Grundsatz der „fortgesetzten" Reise die Wiederausfuhr irischer Einfuhren von sich aus verbietet und verhindert. Wir könnten zwar eine Verpflichtung, auf Irland fahrende neutrale Schiffe nicht zu untersuchen, nicht übernehmen, da ein solches Untersuchungsrecht von allen Kriegführenden in Anspruch genommen wird, wir könnten aber versichern, daß dieses Recht durch die deutschen Seestreitkräfte unter größtmöglicher Schonung der irischen Belange ausgeübt werden würde.

III. Die Gesandtschaft in Dublin hat mit Drahtbericht Nr. 116 vom 2. November d. J. die Ausführung dieses Auftrages gemeldet und berichtet, daß sie eine vorläufige Antwort dahin erhalten habe, daß die irische Regierung schon bisher in Erkenntnis der Wichtigkeit dieser Frage ihr Augenmerk auf die Verhinderung einer Wiederausfuhr ihrer Einfuhren gerichtet habe; im übrigen habe schon im Frieden ein Transit durch Irland für für England bestimmte Sendungen bzw. eine sonstige Wiederausfuhr so gut wie nicht stattgefunden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0117

H1572-0118

134.

Aufzeichnung der schwedischen Gesandtschaft in Berlin vom 27. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Abverlangung einer Verzichterklärung auf Schadensersatzansprüche von Kapitänen eingebrachter schwedischer Schiffe[1]).

Es ist zur Kenntnis des Ministeriums des Äußern in Stockholm gebracht worden, daß den Schiffern gewisser aufgebrachter und in deutsche Häfen eingeführter schwedischer Schiffe in mehreren Fällen als Bedingung der Freigabe eine Erklärung abgefordert worden ist, worin die Reederei sich durch den Schiffer verpflichtet, während der Dauer des Krieges das Schiff nicht zu den mit Deutschland sich im Kriegszustand befindlichen Ländern fahren und unmittelbar oder mittelbar Ladung befördern zu lassen. Sollten, so lauten die Erklärungen weiter, die deutschen Behörden davon Kenntnis erhalten, daß die Verpflichtung nicht innegehalten wird, so müßte damit gerechnet werden, daß der Dampfer bei nächster sich bietender Gelegenheit aufgebracht und ohne Entschädigung dem Deutschen Reiche verfallen würde. Falls eine Aufbringung des betreffenden Dampfers nicht möglich sein sollte, würde sogar geprüft werden, ob statt dessen ein anderes Schiff für eine Beschlagnahme in Frage käme.

Es wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß von zuständiger deutscher Seite die erforderlichen Weisungen erteilt werden möchten, damit schwedische Schiffer in Zukunft nicht aufgefordert werden, Erklärungen dieser Art abzugeben. Es wird auch anheimgestellt, daß die durch Abgabe solcher Erklärungen bereits übernommenen Verpflichtungen deutscherseits ausdrücklich für nichtig erklärt werden möchten.

135.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 15. November 1939 an die schwedische Gesandtschaft in Berlin auf deren Aufzeichnung vom 27. Oktober 1939[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Schwedischen Gesandtschaft auf die Aufzeichnungen vom 27. Oktober und 9. November 1939, betreffend Erklärungen, die einigen Kapitänen schwedischer in deutsche Häfen eingebrachter Schiffe abgefordert worden sind, mitzuteilen, daß nach Mitteilung der zuständigen inneren Stelle Vorsorge getroffen worden ist, daß derartige Erklärungen nicht mehr verlangt werden; die bereits unterzeichneten Erklärungen werden ohne nachteilige Folgen für die beteiligten schwedischen Kapitäne eingezogen werden.

136.

Note der norwegischen Gesandtschaft vom 31. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Abverlangung einer Verpflichtungserklärung von einem norwegischen Handelsschiffskapitän betreffend Fahrten nach feindlichen Ländern[3]).

Bezugnehmend auf die gefällige Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 20. d. M. (Nr. R 25 371), betreffend den aufgebrachten norwegischen Dampfer „Kvernaas", beehrt sich die Königlich Norwegische Gesandtschaft, dem Auswärtigen Amt folgendes ganz ergebenst mitzuteilen:

Das Ministerium des Äußern in Oslo hat der Gesandtschaft mitgeteilt, daß der Kapitän des norwegischen Dampfers, Herr I. Sörensen, am 14. d. M. in Kiel die untenstehende Verpflichtungserklärung unterzeichnet hat:

„Verpflichtungserklärung.

Die Reederei Arnt J. Mörland, Arendal/Norwegen verpflichtet sich hiermit, durch ihren Kapitän, Herrn Ivar Sörensen, den D. ‚Kvernaas' während der Dauer des Krieges nicht zu den mit Deutschland sich im Kriegszustand befindlichen Ländern fahren und unmittelbar oder mittelbar Ladung befördern zu lassen.

Sollten die deutschen Behörden davon Kenntnis erhalten, daß diese Verpflichtung nicht innegehalten wird, so muß damit gerechnet werden, daß der genannte Dampfer bei nächster sich bietender Gelegenheit aufgebracht wird und ohne Entschädigung dem Deutschen Reich verfällt.

Falls eine Aufbringung des D. ‚Kvernaas' nicht möglich sein sollte, wird geprüft, ob statt dessen ein anderes Schiff für eine Beschlagnahme in Frage kommt.

gez. I. Sörensen.

Kapitän des D. ‚Kvernaas'."

Aus diesem Anlaß ist die Gesandtschaft vom Ministerium des Äußern in Oslo beauftragt worden, folgendes mitzuteilen:

Nach den bei der Königlich Norwegischen Regierung vorliegenden Auskünften hat es den Anschein, als ob die obenstehende Erklärung dem Kapitän des Dampfers „Kvernaas" von den deutschen Behörden abgefordert worden ist und daß der Kapitän gezwungen war, die Erklärung zu unterzeichnen, weil ihm sonst die Weiterreise

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

verweigert werden würde. Wenn dies der Fall ist, muß die Königlich Norwegische Regierung gegen ein solches Verfahren von seiten der deutschen Behörden gegenüber dem norwegischen Kapitän Einspruch erheben. Die norwegische Regierung ist der Ansicht, daß es keine völkerrechtliche Grundlage dafür gibt, neutralen Schiffen Erklärungen derart abzufordern, die der Kapitän des genannten norwegischen Dampfers hat unterzeichnen müssen. Die norwegische Regierung bittet die deutsche Regierung dafür Sorge zu tragen, daß den zuständigen deutschen Behörden Weisungen erteilt werden, daß solche Erklärungen norwegischen Schiffern künftig nicht abgefordert werden dürfen.

137.

Note der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 22. Januar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Abverlangung einer Verzichterklärung auf Schadensersatzansprüche von Kapitänen eingebrachter norwegischer Schiffe[1]).

Im Anschluß an die diesseitige Verbalnote vom 19. v. M. (Nr. 365) betr. die Aufbringung der drei norwegischen Schiffe „Geisha", „Fana" und „Novasli" beehrt sich die Königlich Norwegische Gesandtschaft, auftragsgemäß dem Auswärtigen Amt folgendes ganz ergebenst mitzuteilen:

In einer Reihe von Fällen, in welchen norwegische Schiffe zur Kontrolluntersuchung in deutschen Häfen aufgebracht worden sind (es handelt sich sowohl um die oben genannten drei Schiffe als auch um mehrere andere) ist es — als Bedingung für die Freigabe des Schiffes nach abgeschlossener Kontrolluntersuchung — von den deutschen Behörden verlangt worden, daß der betreffende Reeder und die Besitzer der Ladung Erklärungen abgeben, durch welche diese auf jegliche Schadensersatzansprüche verzichten, die sich als Folge der Aufbringung ergeben könnten.

Die Königlich Norwegische Regierung kann weder in der deutschen Prisengerichtsordnung noch in dem Völkerrecht eine Grundlage dafür finden, daß solche Erklärungen den Reedern und Ladungsbesitzern abgefordert werden.

Von den betreffenden deutschen Behörden in Hamburg ist es dem dortigen norwegischen Generalkonsulat gegenüber geltend gemacht worden, daß — wenn der Herr Reichskommissar bei dem Prisenhof, auf Grundlage der vorgelegten Garantieerklärungen, beschlossen hat, das Schiff freizugeben, ohne im voraus eine Entscheidung des Prisenhofs herbeizuführen — dann ein solches Verfahren als ein Entgegenkommen betrachtet werden müßte; die Freigabe der aufgebrachten Schiffe müsse dann davon abhängig gemacht werden, daß der betreffende Kapitän eine Erklärung darüber abgebe, daß Schadensersatzansprüche bezüglich der ökonomischen Folgen der Verspätung nicht erhoben werden sollten. Weiter ist es ausgeführt worden, daß, wenn das Schiff und die Ladung freigegeben werden, ohne daß die Angelegenheit von dem Prisenhof behandelt worden ist, dieses Verfahren als ein Vergleich zu betrachten sei, der davon abhängig wäre, daß das Schiff und die Ladungsbesitzer ihrerseits darauf verzichten, Schadensersatzansprüche bezüglich der Folgen der Verspätung zu erheben.

Die Königlich Norwegische Regierung muß die Richtigkeit einer solchen Auffassung ganz entschieden bestreiten.

Wenn ein neutrales Schiff — auf einer ordnungsgemäßen Reise zwischen neutralen Häfen — aufgebracht worden ist, und wenn es durch Kontrolluntersuchungen bestätigt worden ist, daß das Schiff sich keiner Übertretung der Banngutbestimmungen hat zuschulden kommen lassen, liegt — nach der Auffassung der norwegischen Regierung — keine Grundlage dafür vor, die Angelegenheit vor das Prisengericht zu bringen und Antrag auf Einziehung des Schiffes oder der Ladung zu stellen. Die sofortige Freigabe des Schiffes ist in diesen Fällen mithin eine Rechtspflicht und kein Entgegenkommen, das dadurch bedingt ist, daß die betreffenden Interessierten ihrerseits auf eventuelle Schadensersatzansprüche anläßlich der Aufbringung verzichten. Eine solche Bedingung hat — nach der Auffassung der norwegischen Regierung — mit einem Vergleich nichts zu tun; die Bedingung ist eine willkürlich gestellte Forderung, die ausschließlich durch die Zwangslage ermöglicht ist, in welche der Reeder und die Ladungsbesitzer durch die Aufbringung versetzt worden sind.

In den Fällen „Geisha" und „Fana" haben die Reeder beantragt, die abgeforderten Erklärungen mit dem Vorbehalt abzugeben,

„daß die Erklärungen fortfallen sollten, falls der Prisenhof zu dem Ergebnis kommen sollte, daß der Reichskommissar nicht berechtigt war, nach der deutschen Prisenordnung eine solche Bedingung für die Freigabe zu stellen."

Dieser Vorbehalt wurde auch nicht angenommen.

Es kann — nach der Ansicht der norwegischen Regierung — gegen die vorstehenden Betrachtungen nicht entgegengehalten werden, daß demjenigen, der sich verpflichtet hat, die Gelegenheit offensteht, nachträglich vor das Prisengericht die Frage zur Prüfung einzubringen, inwieweit es berechtigt sei, eine solche Bedingung aufzustellen, weil dies wesensverschieden von dem Recht ist, seine Sache auf völlig freier Grundlage vor das Prisengericht zur Prüfung einzubringen.

Bezugnehmend auf Obenstehendes sieht sich die Königlich Norwegische Regierung veranlaßt, die deutsche Regierung zu bitten, dafür Sorge zu tragen, daß den zuständigen deutschen Behörden Weisungen dahingehend erteilt werden, daß solche Erklärungen norwegischen Schiffen künftig nicht abgefordert werden, und daß die bereits abgegebenen Erklärungen dieser Art als nicht verpflichtend betrachtet werden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0119

(Note der estnischen Gesandtschaft in Berlin vom 18. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend u. a. die Einbringung des estnischen Postdampfers „Estonia" in einen deutschen Hafen[1]).

138.

Note der lettischen Gesandtschaft in Berlin vom 27. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die freie Durchfahrt des lettischen Dampfers „Gundega"[2]).

Die lettische Gesandtschaft gestattet sich, das freundliche Entgegenkommen des Auswärtigen Amts in folgender Angelegenheit zu erbitten:

Der lettische Dampfer „Gundega" befindet sich auf dem Wege von New York nach Riga (über Kopenhagen). Auf dem Dampfer befinden sich verschiedene Waren, die für Lettland, Estland, Litauen und Dänemark bestimmt sind.

Die lettische Gesandtschaft bittet das Auswärtige Amt, für den Dampfer „Gundega" nebst seiner Ladung von den zuständigen deutschen Kontrollbehörden freie Durchfahrt nach Riga erwirken zu wollen.

Für die freundliche Mühewaltung darf die Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt schon im voraus ihren verbindlichsten Dank aussprechen.

139.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 6. März 1940 an die lettische Gesandtschaft in Berlin auf deren Note vom 27. Februar 1940[3]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der lettischen Gesandtschaft den Empfang der Verbalnote vom 27. Februar 1940 — Nr. 926/40 — betreffend den lettischen Dampfer „Gundega" zu bestätigen. Es hat nicht verfehlt, in der Angelegenheit mit der zuständigen Stelle in Verbindung zu treten, darf aber schon jetzt darauf hinweisen, daß auch für diesen Dampfer eine von jeder Kontrolle freie Durchfahrt nicht zugesichert werden kann. Der Dampfer wird jedoch mit einer ungestörten Fahrt und mit einer schnellen Abfertigung durch die deutschen Streitkräfte rechnen können, wenn er keine Bannware befördert, nicht in feindlichem Geleit, abgeblendet oder im Zickzackkurs fährt oder sich sonst durch sein Verhalten verdächtig macht.

140.

Note der japanischen Botschaft in Berlin vom 20. April 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Behandlung japanischer Waren auf norwegischen Schiffen[4]).

Die japanische Botschaft beehrt sich, an das Auswärtige Amt die Bitte zu richten, ihr baldmöglichst die Stellungnahme der deutschen Regierung in folgender Angelegenheit mitteilen zu wollen:

Es befinden sich zur Zeit eine Anzahl norwegischer Schiffe unterwegs, welche japanischen Staatsangehörigen gehörende Waren an Bord haben.

1. Werden diese Schiffe deutscherseits als neutral angesehen oder wie sonst?
2. Sofern sie nicht als neutrale Schiffe angesehen werden, wie werden die Waren der japanischen Staatsangehörigen auf diesen Schiffen behandelt?

Die Botschaft erlaubt sich, für eine baldmögliche gefällige Information im voraus ihren verbindlichsten Dank auszusprechen.

141.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 21. Mai 1940 an die japanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 20. April 1940[5]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Kaiserlich Japanischen Botschaft in Beantwortung der Verbalnote vom 20. April 1940 — Nr. A 196 — mitzuteilen, daß norwegische Schiffe nicht als neutrale Schiffe angesehen und behandelt werden können.

Die Behandlung von Waren japanischer Staatsangehöriger an Bord norwegischer Schiffe wird von den zuständigen deutschen Behörden nach Maßgabe der Bestimmungen der Prisenordnung im Einklang mit dem Internationalen Recht erfolgen.

---

[1]) Siehe unten Nr. 240.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Entsprechende Noten sind bezüglich anderer lettischer Dampfer dem Auswärtigen Amt zugegangen.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung. — Entsprechende Antwortnoten sind vom Auswärtigen Amt bezüglich anderer lettischer Dampfer ergangen.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.
[5]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0120

H1572-0121

b) Geleitscheinsystem

142.

Schreiben des deutschen Gesandten Eisenlohr (Berlin) vom 6. März 1940 an den Leiter der estnischen Handelsdelegation (Berlin) betreffend die Einführung eines Geleitscheinsystems für estnische Schiffe[1]).

Im Zusammenhang mit den heute zum Abschluß gekommenen handelspolitischen Besprechungen haben Sie dem Wunsche der estnischen Regierung Ausdruck verliehen, es möge ein Verfahren vereinbart werden, welches eine raschere Durchführung der durch den Krieg bedingten Banngut-Kontrolle auf estnischen Schiffen seitens der deutschen Seestreitkräfte und Prisenbehörden ermöglicht.

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, daß die deutsche Regierung, unbeschadet ihres Rechtes auf Durchsuchung und Einbringung estnischer Schiffe gemäß der deutschen Prisenordnung bereit ist, für estnische Schiffe, die aus estnischen Häfen nach Schweden oder Dänemark bzw. nach außerhalb der Ostsee gelegenen Ländern fahren, Geleitscheine auszustellen. Hinsichtlich der Fahrt nach Finnland wird eine Sondervereinbarung vorgesehen für den Fall, daß die tatsächlichen Verhältnisse den Schiffsverkehr mit Finnland wieder gestatten. Die Geleitscheine müssen von den Abladern, Reedern oder Kapitänen der Schiffe bei der deutschen Gesandtschaft in Tallinn beantragt werden. Sie werden unverzüglich ausgestellt, wenn eine Prüfung der von den Interessenten vorgelegten Unterlagen ergibt, daß die von diesen Schiffen durchzuführenden Transporte im Sinne der deutschen Prisenordnung keinen Bedenken begegnen. Bei Schiffen, die in Ballast ausfahren, beschränkt sich die Prüfung auf Passagier- und Besatzungslisten sowie auf den Verwendungszweck des Schiffes auf der durch den Geleitschein gedeckten Reise. Die Erteilung der Geleitscheine an estnische Linienschiffe, die in den oben erwähnten Fahrtrichtungen verkehren, erfolgt soweit möglich in einer Weise, daß diese Schiffe den vorgesehenen Fahrplan einhalten können. Die Geleitscheine werden die estnischen Schiffe, abgesehen von Fällen besonderer Verdachtsgründe, vor der Einbringung und Aufbringung durch deutsche Seestreitkräfte schützen. Die deutsche Regierung wird bemüht bleiben, in ständiger Fühlung mit der estnischen Regierung und nach Maßgabe der nach Einführung des Geleitscheinsystems gewonnenen Erfahrungen dessen Handhabung in entgegenkommender Weise und so einfach zu gestalten, daß Zeitverluste und sonstige Benachteiligungen der estnischen Schiffahrt vermieden werden.

Auf estnische Schiffe finden beim Verlassen nichtestnischer neutraler Ostseehäfen die zwischen dem Deutschen Reich und den betreffenden Ländern zwecks Erleichterung der Banngutkontrolle getroffenen Vereinbarungen Anwendung. Unter dieser Voraussetzung werden estnische Schiffe in entsprechenden Fällen nicht schlechter behandelt werden als die Schiffe der Abgangsländer. Soweit zwischen dem Deutschen Reich und dem Abgangslande keine Vereinbarung dieser Art besteht, wird die Reederei des estnischen Schiffes über die Abfahrtszeit sowie darüber, wo das Schiff die Ostsee zu verlassen beabsichtigt, der deutschen Geleitscheinstelle in Tallinn Mitteilung machen. Es bleibt der Reederei überlassen, darüber hinaus der Geleitscheinstelle noch Angaben über Art und Bestimmung der Ladung zu übermitteln. Die deutsche Regierung wird, wenn kein Anlaß zu Bedenken vorliegt, dafür sorgen, daß ein solches Schiff von deutscher Seite so wenig wie möglich aufgehalten wird.

Sollten künftige deutsche Kontrollmaßnahmen die Rückkehr neutraler Dampfer in die Ostsee einer Neuregelung unterziehen, so sagt die deutsche Regierung zu, die Rückfahrt estnischer Dampfer nach ihren Bestimmungshäfen in der Ostsee nach Möglichkeit zu erleichtern.

Sollten besondere Umstände zur Einbringung gleichviel in welcher Fahrtrichtung sich bewegender estnischer Schiffe in deutsche Häfen zwecks Untersuchung führen, so werden diese Schiffe von den deutschen Behörden so schnell wie möglich abgefertigt werden.

Selbstverständlich verbleiben die estnischen Schiffe, unbeschadet der ihnen zwecks Erleichterung der Banngutkontrolle auferlegten Verpflichtungen, im Besitz aller ihnen nach der deutschen Prisenordnung zustehenden Rechte.

Falls die estnische Regierung bereit ist, das in diesem Schreiben vorgeschlagene Verfahren generell zur Anwendung zu bringen, darf ich um die Erklärung des Einverständnisses hierzu ersuchen[2]).

143.

Vereinbarung zwischen der deutschen und litauischen Regierung vom 17. April 1940 über den Warenverkehr Litauens mit Deutschland und den neutralen Ländern (Anwendung des Geleitscheinverfahrens)[3]).

In ihrem Bestreben, für die Zeit des Kriegszustandes den Warenverkehr zwischen dem Deutschen Reich und Litauen zu sichern und den Warenverkehr Litauens mit neutralen Ländern nach Möglichkeit zu erleichtern, haben die deutsche Regierung und die litauische Regierung die nachstehende Vereinbarung getroffen:

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Entsprechende Schreiben des deutschen Auswärtigen Amts sind am 17. April 1940 an die litauische und am 17. Juni 1940 an die lettische Handelsdelegation ergangen, die sich mit den in diesen Schreiben gemachten Vorschlägen betreffend die Einführung eines Geleitscheinsystems am 17. April bzw. 17. Juni 1940 einverstanden erklärten.
[2]) Die deutschen Vorschläge sind estnischerseits durch Bestätigungsschreiben vom 6. März 1940 angenommen worden.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

1. Die deutsche Regierung ist mit dem litauischen Vorschlage einverstanden, daß bis Ende 1940 eine Ausfuhr litauischer Waren nach neutralen Ländern bis zu den in der anliegenden Liste genannten Mengen im Gesamtwerte von 40 Millionen Litas, gerechnet zu den Durchschnittspreisen dieser Waren im Jahre 1938, stattfindet.

2. Für die Einfuhr aus neutralen Ländern nach Litauen kommt eine Warenmenge in Betracht, deren Gesamtwert, nach den Durchschnittspreisen im Jahr 1938 berechnet, gleichfalls 40 Millionen Litas beträgt.

3. Um die Kontrolle der in Ziff. 1 und 2 erwähnten Warentransporte so zu gestalten, daß der Handelsverkehr Litauens mit neutralen Ländern möglichst wenig behindert wird, haben die beiden Regierungen ein Verfahren über die Ausstellung von Geleitscheinen für Transporte zur See in einem besonderen Notenwechsel vom heutigen Tage vereinbart[1]). Was die Transporte angeht, die auf dem Landwege durch das Gebiet des Deutschen Reiches stattfinden, so besteht Einverständnis darüber, daß erforderlichenfalls die deutsche Regierung zur Erleichterung dieser Transporte ein entsprechendes Verfahren wie für die Seetransporte zur Anwendung bringt.

4. Sollten sich die Erwartungen nicht erfüllen, von denen die beiden Teile beim Abschluß dieser Vereinbarung ausgegangen sind, so kann jeder der beiden Teile die unverzügliche Aufnahme von Verhandlungen beantragen mit dem Ziele, Abhilfe zu schaffen. Sollten solche Verhandlungen nicht binnen zehn Tagen vom Eingang des Antrags ab gerechnet zu einer Einigung führen, so soll jeder Teil berechtigt sein, die vorliegende Vereinbarung mit einer Frist von 14 Tagen, vom Tage des Eingangs der Kündigung ab gerechnet, zu kündigen.

144.

Schreiben des deutschen Gesandten Leitner (Berlin) vom 29. Juni 1940 an den Leiter der finnischen Handelsdelegation (Berlin) betreffend die Einführung eines Geleitscheinsystems[2]).

In den Besprechungen über Schiffahrtsfragen haben Sie dem Wunsche der finnischen Regierung Ausdruck verliehen, es möge ein Verfahren vereinbart werden, welches eine raschere Durchführung der durch den Krieg bedingten Banngutkontrolle auf finnischen Schiffen seitens der deutschen Seestreitkräfte und Prisenbehörden ermöglicht.

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, daß die deutsche Regierung, unbeschadet ihres Rechtes auf Durchsuchung und Einbringung finnischer Schiffe gemäß der deutschen Prisenordnung bis auf weiteres bereit ist, für finnische Schiffe, die nach nichtdeutschen Ostseehäfen oder nach für die Schiffahrt freigegebenen Häfen in Dänemark und Norwegen außerhalb der Ostsee fahren, Geleitscheine auszustellen. Die Geleitscheine sind von den Abladern, Reedern oder Kapitänen der Schiffe bei der deutschen Gesandtschaft in Helsinki oder bei der örtlich zuständigen Geleitscheinstelle zu beantragen. Sie werden unverzüglich ausgestellt, wenn eine Prüfung der von den Interessenten vorgelegten Unterlagen ergibt, daß die von diesen Schiffen durchzuführenden Transporte im Sinne der deutschen Prisenordnung keinen Bedenken begegnen. Bei Schiffen, die in Ballast ausfahren, beschränkt sich die Prüfung auf Passagier- und Besatzungslisten sowie auf den Verwendungszweck des Schiffes auf der durch den Geleitschein gedeckten Reise. Die Geleitscheine werden die finnischen Schiffe, abgesehen von Fällen besonderer Verdachtsgründe, vor der Einbringung und Aufbringung durch deutsche Seestreitkräfte schützen. Die deutsche Regierung wird bemüht bleiben, in ständiger Fühlung mit der finnischen Regierung und nach Maßgabe der nach Einführung des Geleitscheinsystems gewonnenen Erfahrungen dessen Handhabung in entgegenkommender Weise und so einfach zu gestalten, daß Zeitverluste und sonstige Benachteiligungen der finnischen Schiffahrt vermieden werden.

Auf finnische Schiffe finden beim Verlassen anderer als finnischer Ostseehäfen die zwischen dem Deutschen Reich und den betreffenden Ländern zwecks Erleichterung der Banngutkontrolle getroffenen Vereinbarungen, welche inhaltlich den Vorschlägen dieses Schreibens entsprechen, Anwendung. Unter dieser Voraussetzung werden finnische Schiffe in entsprechenden Fällen nicht schlechter behandelt werden als die Schiffe der Abgangsländer. Soweit zwischen dem Deutschen Reich und dem Abgangslande keine Vereinbarung dieser Art besteht, wird die Reederei des finnischen Schiffes über die Abfahrtszeit sowie über Art und Bestimmung der Ladung der deutschen Geleitscheinstelle in Helsinki tunlichst Mitteilung machen. Die deutsche Regierung wird, wenn kein Anlaß zu Bedenken vorliegt, dafür sorgen, daß ein solches Schiff von deutscher Seite so wenig wie möglich aufgehalten wird.

Sollten besondere Umstände zur Einbringung finnischer Schiffe in deutsche Häfen zwecks Untersuchung führen, so werden diese Schiffe von den deutschen Behörden so schnell als möglich abgefertigt werden.

Selbstverständlich verbleiben die finnischen Schiffe, unbeschadet der ihnen zwecks Erleichterung der Banngutkontrolle auferlegten Verpflichtungen, im Besitz aller ihnen nach der deutschen Prisenordnung zustehenden Rechte.

Im finnischen Küstenverkehr ebenso wie im Verkehr zwischen Deutschland und Finnland bedürfen finnische Schiffe bis auf weiteres keines Geleitscheines. Das gleiche gilt für den finnisch-schwedischen und den finnisch-russischen Verkehr wie für den Verkehr von Petsamo nach den Vereinigten Staaten von Amerika und nach Süd- und Zentralamerika.

Falls die finnische Regierung bereit ist, das in diesem Schreiben vorgeschlagene Verfahren generell zur Anwendung zu bringen, darf ich um die Erklärung des Einverständnisses hierzu ersuchen[3]).

---

[1]) Vgl. oben Nr. 142 Anm. 1.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Die deutschen Vorschläge sind finnischerseits durch Bestätigungsschreiben vom 29. Juni 1940 angenommen worden.

H1572-0122

145.

Schreiben des deutschen Gesandten Leitner (Berlin) vom 18. September 1940 an den schwedischen Gesandten in Berlin betreffend die Einführung eines Geleitscheinsystems[1]).

Mit Beziehung auf die Besprechungen über Schiffahrtsfragen beehre ich mich, Ihnen mitzuteilen, daß die deutsche Regierung, unbeschadet ihres Rechtes auf Durchsuchung und Einbringung schwedischer Schiffe gemäß der deutschen Prisenordnung, bis auf weiteres bereit ist, für schwedische Schiffe, die von schwedischen Häfen oder von anderen als deutschen und schwedischen Ostseehäfen nach für die Schiffahrt freigegebenen Häfen außerhalb der Ostsee fahren, Geleitscheine auszustellen. Die Geleitscheine sind von den Abladern, Reedern oder Kapitänen der Schiffe bei der deutschen Gesandtschaft in Stockholm oder bei der örtlich zuständigen Geleitscheinstelle zu beantragen. Sie werden unverzüglich ausgestellt, wenn eine Prüfung der von den Interessenten vorgelegten Unterlagen ergibt, daß die von diesen Schiffen durchzuführenden Transporte im Sinne der deutschen Prisenordnung keinen Bedenken begegnen. Bei Schiffen, die in Ballast ausfahren, beschränkt sich die Prüfung auf Passagier- und Besatzungslisten sowie auf den Verwendungszweck des Schiffes auf der durch den Geleitschein gedeckten Reise. Die Geleitscheine werden die schwedischen Schiffe, abgesehen von Fällen besonderer Verdachtsgründe, vor der Einbringung und Aufbringung durch deutsche Seestreitkräfte schützen. Die deutsche Regierung wird bemüht bleiben, in ständiger Fühlung mit der Königlich Schwedischen Regierung und nach Maßgabe der nach Einführung des Geleitscheinsystems gewonnenen Erfahrungen dessen Handhabung in entgegenkommender Weise und so einfach zu gestalten, daß Zeitverluste und sonstige Benachteiligungen der schwedischen Schiffahrt vermieden werden.

Auf schwedische Schiffe finden beim Verlassen anderer als schwedischer Häfen die zwischen dem Deutschen Reich und den betreffenden Ländern zwecks Erleichterung der Banngutkontrolle getroffenen Vereinbarungen, die inhaltlich den Vorschlägen dieses Schreibens entsprechen, Anwendung. Unter dieser Voraussetzung erhalten schwedische Schiffe in entsprechenden Fällen die gleiche Behandlung wie die Schiffe der Abgangsländer. Soweit zwischen dem Deutschen Reiche und dem Abgangslande keine Vereinbarung dieser Art besteht, wird die Reederei des schwedischen Schiffes über die Abfahrtszeit sowie über Art und Bestimmung der Ladung der deutschen Geleitscheinstelle in Stockholm tunlichst Mitteilung machen. Die deutsche Regierung wird, wenn kein Anlaß zu Bedenken vorliegt, dafür sorgen, daß ein solches Schiff von deutscher Seite so wenig wie möglich aufgehalten wird.

Für Fahrten schwedischer Schiffe aus deutschen Häfen und aus von Deutschland besetzten Häfen bleibt es bei der bisherigen Regelung (Schiffsabfertigungsschein). Im Verkehr nach allen deutschen Häfen, im schwedischen Küstenverkehr, einschließlich des Verkehrs zwischen dem schwedischen Festland und Gotland sowie im Verkehr nach dänischen und norwegischen Häfen innerhalb des deutschen Sperrgebiets zwischen Lindesnes und Hanstholm bedürfen schwedische Schiffe bis auf weiteres unter der Voraussetzung keines Geleitscheines, daß die betreffenden Schiffe eine Reiselizenz der Schwedischen Trafikkommission (Statens Trafikkommission) an Bord haben.

Sollten besondere Umstände zur Einbringung schwedischer Schiffe in deutsche Häfen zwecks Untersuchung führen, so werden diese Schiffe von den deutschen Behörden so schnell als möglich abgefertigt werden.

Selbstverständlich verbleiben die schwedischen Schiffe, unbeschadet der ihnen zwecks Erleichterung der Banngutkontrolle auferlegten Verpflichtungen, im Besitz aller ihnen nach der deutschen Prisenordnung zustehenden Rechte.

Falls die Königlich Schwedische Regierung bereit ist, das in diesem Schreiben vorgeschlagene Verfahren generell zur Anwendung zu bringen, darf ich um die Erklärung des Einverständnisses hierzu ersuchen[2]).

146.

Aufzeichnung der schwedischen Gesandtschaft in Berlin vom 18. September 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend das Geleitscheinverfahren[3]).

Man geht schwedischerseits davon aus, daß bei dem heutigen Schriftwechsel bezüglich des Geleitscheinverfahrens Einverständnis darüber besteht, daß die schwedische Regierung den einzelnen schwedischen Abladern, Reedern oder Kapitänen keinerlei Zwang auferlegen kann, in allen in dem Abkommen vorgesehenen Fällen Geleitscheine zu benutzen. Das Geleitscheinverfahren wird schwedischerseits als ein fakultatives Verfahren aufgefaßt, dessen es den schwedischen Interessenten offensteht, sich zu bedienen, um durch die Benutzung von Geleitscheinen den Vorteil einer Vereinfachung der deutschen Banngutkontrolle zu erreichen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Die deutschen Vorschläge sind schwedischerseits durch Bestätigungsschreiben vom 18. September 1940 angenommen worden.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0123

H1572-0124

* GELEITSCHEIN *

Ausgefertigt durch .....

Motor
Dampfschiff Name: .....
Segel

Flagge: ..... Größe: ..... BRT.
Heimathafen: ..... Unterscheidungssignal: .....
Reederei oder Schiffseigner: ..... Zeitcharterer: .....
Schiffsführer: Name: ..... Staatsangehörigkeit: .....
Anzahl der Besatzung: ..... Anzahl der Fahrgäste: .....
Abgangshafen: ..... im Staat ..... Abfahrt (Tag): .....
Löschhafen: ..... » » ..... Ankunft ca. (Tag): .....
» ..... » » ..... » » » .....
» ..... » » ..... » » » .....
Letzter Löschhafen: ..... » » ..... » » » .....

Ladung siehe umseitig

Die beglaubigten Ladungspapiere, die mit der tatsächlichen Ladung übereinstimmen, sind vorgelegt.

Das Schiff ist prisenrechtlich abgefertigt.

Diese Bescheinigung hat Gültigkeit bis zum .....194.....

Sie ist in jedem Löschhafen s o f o r t, spätestens am Tage nach der Ankunft, dem deutschen Konsul*) oder — falls keiner am Ort ist —

.....

.....

.....

vorzulegen und im letzten Löschhafen persönlich vom Kapitän dort abzugeben.

....., den ..... 194.....

Bevollmächtigter Aussteller: .....
(Name)

(Amtssiegel)

.....
(Dienstgrad)

*) Nichtzutreffendes ist durchzustreichen.

Brennstoff

Schiff hat bei Verlassen des Abgangshafens.....tons Bunkerkohle*), Öl*) an Bord.

1. Dieser Bestand genügt, um den letzten Löschhafen zu erreichen*).

2. Es ist beabsichtigt, den Brennstoff in..... zu ergänzen*).

*) Nichtzutreffendes ist durchzustreichen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

Ladung

Marke und Nummer der Ladung	Gewicht oder Maß	Art der Ladung	Verlader bzw. Verkäufer	Empfänger	Sitz des Empfängers	Visum des deutschen Konsuls über entlöschte Ladung mit Datum

(Rückseite)

Bevollmächtigter Aussteller: , den 194

(Name)

(Amtssiegel)

(Dienstgrad)

In jedem Löschhafen ist das Visum des deutschen Konsuls anzufordern.

Änderungen und Streichungen sind in den Eintragungen dieses Formulars unzulässig.

H1572-0125

3. Italienisches Kontrollverfahren

148.

Note des italienischen Botschafters in Berlin vom 12. Juni 1940 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen betreffend die italienische Seehandelskontrolle im Mittelmeer und die italienischen Minensperren im Kanal von Sizilien[1]).

(Übersetzung.)

Im Auftrag meiner Regierung beehre ich mich, Ihnen zwecks Informierung und Richtlinie für die Reichsregierung, soweit es sie betreffen kann, den Text folgender Note mitzuteilen, welche die italienischen diplomatischen Vertretungen den Regierungen, bei denen sie beglaubigt sind, vorgelegt haben:

Die italienische Regierung beabsichtigt, während der Feindseligkeiten in der größtmöglichsten Weise den Seeverkehr „bona fide" der Neutralen zu respektieren, obwohl sie entschlossen ist, ihre Rechte als kriegführende Macht nutzbar zu machen. Aus militärischen Notwendigkeiten hat die italienische Regierung, wie aus der bereits den Seefahrern direkt übermittelten Bekanntgabe hervorgeht, in der zwischen folgenden Grenzen enthaltenen Zone des Kanals von Sizilien Minensperren anlegen müssen:

Westlich: Der Meridian 10 Grad Ost von der tunesischen Küste bis zur Parallele 38 Grad Nord.

Östlich: Der Meridian 15 Grad 20 Min. Ost von der sizilianischen Küste bis zur Parallele 35 Grad Nord.

Nördlich: Die Parallele 38 Grad Nord vom Meridian 10 Grad Ost bis zur sizilianischen Küste.

Südlich: Die Verbindungslinie des Schnittpunktes der Parallele 35 Grad Nord und des Meridians 15 Grad 20 Min. Ost mit Ras Agedir (lybisch-tunesische Grenze).

Diese Maßnahme macht den Verkehr in der genannten Zone äußerst gefährlich. Die von einem Teil des Mittelmeers in den anderen gerichteten neutralen Schiffe müssen durch die Meerenge von Messina fahren, wo alle Maßnahmen getroffen worden sind, um die Durchsuchung zu beschleunigen und eine schnelle Fortsetzung der Reise zu erlauben. Die neutralen Mächte können andererseits dazu beitragen, die Abwicklung der Kontrolloperationen zu erleichtern, indem sie ihre Handelsschiffe auffordern, sich an folgende Vorschriften zu halten:

1. Den Erkennungsstationen am Kap Rasocolmo für die von West nach Ost gerichteten Schiffe und am Kap dell'Armi für die von Ost nach West gerichteten Schiffe den eigenen Namen mitteilen. Die Schiffe müssen die Landung auf Kap Rasocolmo und Kap dell'Armi ausführen, indem sie zu diesem Punkt von einem Abstand von 12 Meilen aus bzw. mit Kurs 180 und mit Kurs null steuern.
2. Sie müssen die Bordkarten in Ordnung, vollständig und ohne Zweideutigkeit hergestellt und mit einem Plan über die Unterbringung der Ladung haben.
3. Die Policen müssen auf den Namen lautend ausgestellt sein. Die italienische Regierung erklärt sich bereit, mit Verständnis die Vorschläge zu prüfen, welche die neutralen Regierungen mitzuteilen für angebracht erachten, um die friedliche Schiffahrt in der mit der Ausübung der Kriegführungsrechte zu vereinbarenden Grenze zu erleichtern.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0126

H1572-0127

H1572-0128

Geleit

H1572-0129

(Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 19. Oktober 1939 an deutsche Missionen im Ausland sowie der sich daran anschließende Notenwechsel betreffend das Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen[1]).

(Deutsche Pressemeldung über eine Unterredung des Großadmirals Raeder mit einem Vertreter des „Algemeenen Handelsblad" vom 19. Oktober 1939 betreffend u. a. das Fahren neutraler Handelsschiffe in feindlichem Geleit[2]).

(Mitteilung des deutschen Auswärtigen Amts vom 26. Oktober 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine über eine Presseerklärung des Generaldirektors im britischen Ministerium für Wirtschaftliche Kriegführung vom 11. Oktober 1939 betreffend u. a. das Fahren neutraler Handelsschiffe unter britischem Geleitschutz[3]).

(Schreiben des deutschen Gesandten Eisenlohr (Berlin) vom 21. Februar 1940 an den norwegischen Reeder Halvorsen betreffend u. a. das Fahren neutraler Handelsschiffe in feindlichem Geleit[4]).

(DNB-Meldung vom 4. März 1940 über eine Unterredung des Großadmirals Raeder mit einem Vertreter der National Broadcasting Company New York betreffend u. a. das Fahren neutraler Handelsschiffe in feindlichem Geleit[5]).

149.

Verlautbarung der britischen Regierung vom Mai 1940 betreffend den britischen Geleitschutz für neutrale Handelsschiffe[6]).

The most complete protection which can be afforded to merchant ships is by means of the convoy system. Ships able to take advantage of convoy, obtain constant protection from submarine attack and receive from the escorting vessels instant warning of mines which may be found in the track of the convoy, or of minefields which may have been laid since the departure of the convoy.

2. It is not, however, possible to include all vessels in convoy and consequently precautions have been taken by which ships sailing independently are afforded the maximum possible protection.

---

[1]) Siehe oben Nr. 8, 10, 11, 12, 15—18.
[2]) Siehe oben Nr. 3.
[3]) Siehe oben Nr. 87.
[4]) Siehe oben Nr. 4.
[5]) Siehe oben Nr. 5.
[6]) Nach amtlicher Mitteilung (The Tribune, Manila, vom 2. Mai 1940).

H1572-0130

3. The master of any ship, regardless of nationality, can obtain the latest advice and information regarding safe routes to be followed from

(a) Naval Control Service Officers who are stationed at the principal shipping ports in the United Kingdom.

(b) From the Shipping Advisers attached to the British Consulate at the majority of the larger ports in Allied and neutral countries.

4. Whilst ships are routed have no protection against submarine attack, they are given routes to take them clear of areas made dangerous due to enemy minelaying, consistent with the latest information in possession of the Routing Officers at the time of the vessels departure.

5. It is however, possible that mines are laid in the path of the route so given after the vessel has sailed, and in the event of this having taken place, the British Admiralty have adopted the following methods of safeguarding such vessels:

1. For Vessels Engaged in the short sea trade. — The route given to vessels engaged in the above trade is carefully watched by the Shipping Adviser at the vessels' port of departure. Should the vessel be found, due to any subsequent minelaying activities, to be standing into danger, the British Admiralty is immediately informed and this information is passed to the British Naval Commander-in-Chief of the areas concerned, who, by means of patrol vessels operating in the vicinity of the dangerous area, warns the approaching merchant vessels and diverts them to safe water.

2. For Vessels Engaged in the deep sea trade. — When a vessel leaves a port overseas, the time of her departure, speed, route given, and estimated time of arrival in United Kingdom waters or at a United Kingdom port is telegraphed to the Admiralty. The vessel's progress is carefully watched and if, due to subsequent minelaying operations, she is found to be standing into danger, the British Naval Commander-in-Chief in the area concerned is notified and takes action, as set out in paragraph (1) above.

6. It is not desirable to broadcast details of the areas mined by the enemy, for the following reasons. — It gives information as to

a) What area is being swept;

b) What area will be clear of merchant shipping;

c) Where the enemy can, with the greatest chance of success, lay the next load of mines;

d) Where the next safe merchant ship route is likely to be.

Neutral Governments should therefore be requested to prohibit broadcasts which may ultimately endanger the safety of their own ships.

It will be seen from the above that all vessels of whatever nationality and from whatever port they sail are carefully watched by the British Admiralty and every effort is made to keep them clear of areas rendered dangerous by the indiscriminate sowing of mines by the enemy.

150.

Deutsche Presse-Verlautbarung vom 26. Mai 1940 über das Fahren neutraler Handelsschiffe in feindlichem Geleit[1]).

Die bisherigen Warnungen an die „Neutralen", ihre Handelsschiffe dem Geleit feindlicher Kriegsschiffe anzuvertrauen, haben noch keine ausreichende Wirkung gehabt. Die neutrale Handelsschiffahrt bedient sich immer wieder des Geleits durch feindliche Kriegsschiffe. Die Fahrt eines neutralen Handelsschiffes im Geleit eines feindlichen Konvois stellt jedoch eine unneutrale Handlung dar, da sich das Handelsschiff gewissermaßen am Kriege beteiligt. Dadurch setzen sich diese Handelsschiffe auch allen Gefahren des Krieges aus. Mit ihrer Vernichtung ist daher zu rechnen.

Zwecks Irreführung der „Neutralen" über die ihnen bei Fahrt im Geleit drohenden Gefahren ist britischerseits wiederholt behauptet worden, daß die Zahl der aus britischen Geleitzügen heraus versenkten Handelsschiffe gering sei. Die Erfahrung hat aber gezeigt, daß die britischen Geleitzüge sich bei U-Boot-Alarm regelmäßig auflösen und die britischen Kriegsschiffe sich weder um den Schutz noch um die Rettung der Mannschaft eines versenkten Handelsschiffes kümmern, da sie es nicht wagen, auch nur die kürzeste Zeit gestoppt zu liegen und sich dadurch einem Unterwasserangriff auszusetzen.

Die neutrale Handelsschiffahrt täte gut daran, sich der Gefahren bewußt zu sein, die britische Geleitzüge mit sich bringen. Von deutscher Seite kann jedenfalls nicht oft genug eindeutig hiervor gewarnt werden.

Einzelfälle.

„Pajala"[2]).

[1]) „Völkischer Beobachter" vom 27. Mai 1940.
[2]) Siehe unten Nr. 193, 194.

H1572-0131

H1572-0132

Gebrauch falſcher Flaggen

H1572-0133

H1572-0134

151.

Notiz der däniſchen Geſandtſchaft in Berlin vom 26. September 1939 an das deutſche Auswärtige Amt gegen die Benutzung däniſcher Hoheitsabzeichen durch deutſche Handelsſchiffe[1]).

Die dänische Regierung ist davon benachrichtigt worden, daß deutsche Handelsschiffe in folgenden Fällen von der dänischen Flagge und von anderen dänischen Nationalitätsabzeichen Gebrauch gemacht haben:

1. Am 5. d. M. ist der deutsche Dampfer „Freiburg" der Hamburg-Amerika-Linie unter dem Namen „Ebro" und mit der Heimatbezeichnung „Kobenhavn" im Hafen von Trondheim eingelaufen. Auf den Schiffsseiten waren des weiteren dänische Flaggen angemalt.
2. Am 6. und 7. d. M. lag der deutsche Dampfer „Vegesack" aus Bremen im Hafen von Bergen unter dem Namen „Birthe" aus Vejle und mit Schornsteinmarke, bestehend aus rotem Band mit weißem Kreuz.
3. Am 8. d. M. ist das deutsche Motorschiff „Phyton" aus Hamburg im Hafen von Oslo unter dem Namen „Jamaica" aus Esbjerg eingelaufen. Die Schiffsseiten trugen Spuren von aufgemalten dänischen Nationalitätsabzeichen.

Die Gesandtschaft ist beauftragt worden, Vorstehendes zur Kenntnis der deutschen Regierung zu bringen in der Hoffnung, daß es möglich sein wird, ähnliche Fälle in Zukunft zu vermeiden.

152.

Schreiben des däniſchen Geſandten in Berlin vom 24. Oktober 1939 an das deutſche Auswärtige Amt betreffend die Benutzung däniſcher Hoheitsabzeichen durch einen deutſchen Trawler[2]).

Im Verfolg unserer Unterredung am 27. v. M. betreffend verschiedene Fälle, wo deutsche Handelsschiffe von der dänischen Flagge und anderen dänischen Nationalitätsabzeichen Gebrauch gemacht haben, möchte ich Sie gern davon benachrichtigen, daß laut Mitteilung in der norwegischen Presse vom 17. d. M. ein deutscher Trawler aus Cuxhaven, der von einem norwegischen Marineflugzeug nach Tannanger dirigiert wurde, die dänische Flagge führte und außerdem seinen Namen durch Übermalung einiger Buchstaben verändert hatte. Der Kapitän des Trawlers akzeptierte eine ihm auferlegte Geldstrafe von 100 Kronen wegen Übertretung der norwegischen Anordnung, wonach es verboten ist, in norwegischen Territorialgewässern falsche Flagge zu führen.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie diesen Fall zur Kenntnis der zuständigen deutschen Stelle bringen würden.

153.

Proteſtnote der niederländiſchen Geſandtſchaft in Berlin vom 20. Dezember 1939 an das deutſche Auswärtige Amt gegen den Gebrauch der niederländiſchen Flagge durch deutſche Schiffe[3]).

Die Königlich Niederländische Gesandtschaft beehrt sich dem Auswärtigen Amt auftragsgemäß folgendes zu unterbreiten:

In letzter Zeit sind verschiedene Fälle, in denen deutsche Schiffe die niederländischen Nationalfarben mißbraucht haben, zur Kenntnis der niederländischen Regierung gelangt.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Das Schreiben ist vom Auswärtigen Amt dahin beantwortet worden, daß der Inhalt des Schreibens den zuständigen deutschen Stellen zur Kenntnis gebracht worden sei.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

1. Am 14. November d. J. ist der deutsche Dampfer „Rhea" gesichtet worden, der Callantsoog mit einer rot-weiß-blauen Flagge, die über eine der Luken, mit den Bahnen quer auf dem Schiff, ausgebreitet war, passierte. Später, in der Höhe der Insel Texel, war diese Flagge nicht mehr sichtbar. Auf diesen Mißbrauch der niederländischen Nationalfarben durch den Kapitän der „Rhea" ist der Marineattaché der deutschen Gesandtschaft im Haag am 15. November d. J. durch den holländischen Marinestab aufmerksam gemacht worden.

2. Der deutsche Dampfer „Simon von Utrecht" aus Hamburg, der unter deutscher Flagge fuhr und einer deutschen Reederei gehörte, hat, von Nordamerika nach Norwegen fahrend, auf dem Atlantischen Ozean den Namen des Schiffes und alle deutschen Kennzeichen übermalt und dieselben durch das Kennzeichen „Westplein-Rotterdam" ersetzt. Dieser Name wurde gleichfalls mit großen Buchstaben auf die Schiffsseiten gemalt unter Hinzufügung des Wortes „Holland". Auch die Schornsteinmarkierung wurde in die Zeichen der Reederei „Westplein" abgeändert und auf das Schiffsdeck wurden vier große niederländische Flaggen gemalt. In Tromsö sind dann die niederländischen Nationalfarben mit oder ohne Befehl der norwegischen Hafenpolizei entfernt worden. Einige Tage später, am 21. Oktober d. J., als das Schiff im Hafen von Trondheim lag, führte es noch immer die niederländische Schornsteinmarkierung.

3. Am 4. September d. J. wurde im Hafen von Narvik ein deutsches Handelsschiff mit dem Namen „Baldur" angetroffen, welches auf dem Boden der Kommandobrücke die niederländischen Farben gemalt hatte.

Die Gesandtschaft ist beauftragt worden, gegen diesen wiederholt bemerkten Mißbrauch der niederländischen Farben und Kennzeichen deutscher Schiffe energischen Protest zu erheben.

Ebenfalls bittet die Gesandtschaft, Maßnahmen treffen zu wollen, damit deutsche Schiffe in Zukunft nicht mehr mit niederländischen Nationalfarben bemalt werden oder die niederländische Flagge führen.

154.

Note der japanischen Botschaft in Berlin vom 28. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen den Gebrauch der japanischen Flagge durch den deutschen Dampfer „Windhuk"[1]).

Auf Anweisung des japanischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten beehrt sich die japanische Botschaft, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Wie der japanische Konsul in Santos berichtet, fuhr der deutsche Dampfer „Windhuk", welcher am 7. Dezember d. J. in den dortigen Hafen einlief, vor der Ankunft in den Hafen unter dem falschen Namen „Santos Maru" unter japanischer Nationalflagge und setzte erst nach der Einfahrt in den Hafen die deutsche Flagge. Während des Aufenthaltes im Hafen waren die Deckaufbauten weiß, der Schiffsrumpf schwarz gestrichen und die zwei Schornsteine mit farbigen Streifen auf schwarzem Grund bemalt, so daß der Anschein erweckt werden konnte, als ob es sich um ein Schiff der japanischen Schiffahrtslinie Osaka Shosen Kaisha handelte.

Die japanische Botschaft erlaubt sich, auf diesen Fall aufmerksam zu machen mit der Bitte, die deutsche Regierung wolle dafür Sorge tragen, daß derartige Vorkommnisse sich in der Zukunft nicht wiederholen.

155.

Erlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 18. März 1940 an die deutsche Botschaft in Madrid betreffend den Gebrauch neutraler Flaggen und Hoheitsabzeichen durch britische Schiffe[2]).

Nach den hier vorliegenden vertraulichen Meldungen ist der angeblich norwegische Dampfer „Aguila" am 29. 1. aus Valencia, am 31. 1. aus Cartagena, am 9. 3. aus Teneriffa jeweils mit Bestimmung nach Liverpool ausgelaufen. Der Dampfer soll ein Heckgeschütz und eine Flak mitschiffs führen. Angestellte Nachforschungen haben die Vermutung bestätigt, daß es sich in Wirklichkeit um einen englischen Dampfer handelt.

Durch diese Nachrichten ist jedenfalls in diesem Fall erwiesen, daß sich englische Schiffe zu ihrem Schutz der Neutralitätsabzeichen anderer Staaten bedienen. Dieser Flaggenmißbrauch wird durch die Bewaffnung des unrechtmäßigerweise unter norwegischer Flagge fahrenden britischen Dampfers noch unterstrichen. Es wird gebeten, diesen Fall zum Anlaß zu nehmen, um der dortigen Regierung in geeigneter Weise nahezulegen, sie möge solche getarnten feindlichen Schiffe nicht in ihren Häfen zulassen, wenn sie schon gegen das Einlaufen bewaffneter Feindschiffe nichts unternehmen will.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0135

H1572-0136

Feindselige Unterstützung

H1572-0137

(Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 29. September 1939 an deutsche Missionen im Ausland sowie der sich daran anschließende Notenwechsel betreffend das Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um die britischen Inseln und an der französischen Küste[1]).

(Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 19. Oktober 1939 an deutsche Missionen im Ausland sowie der sich daran anschließende Notenwechsel betreffend u. a. das Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um die britischen Inseln und an der französischen Küste[2]).

(Deutsche Pressemeldung über eine Unterredung des Großadmirals Raeder mit einem Vertreter des „Algemeenen Handelsblad" vom 19. Oktober 1939 betreffend u. a. das feindselige Verhalten neutraler Handelsschiffe[3]).

(Niederländischer Königlicher Erlaß vom 1. März 1940 betreffend u. a. das Verhalten niederländischer Handelsschiffe im Kriege[4]).

(Rundschreiben des dänischen Handelsministeriums vom 12. März 1940 an die dänischen Reeder betreffend das Verhalten dänischer Schiffe in Kriegszeiten[5]).

156.

Note der deutschen Gesandtschaft in Stockholm vom 31. Oktober 1939 an das schwedische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Funkmeldungen schwedischer Feuerschiffe über Bewegungen deutscher See- und Luftstreitkräfte[6]).

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich, dem Königlich Schwedischen Ministerium des Äußern im Auftrage ihrer Regierung folgendes mitzuteilen:

Es ist festgestellt worden, daß schwedische Feuerschiffe passierende deutsche See- und Luftstreitkräfte mit genauer Angabe von Fahrt und Kurs in offener schwedischer Sprache funkentelegraphisch melden. Gleiche Beobachtungen sind bei dem Dampfer „Varjo", der offenbar der Versorgung von Feuerschiffen dient, gemacht worden.

Die Gesandtschaft beehrt sich, die Königlich Schwedische Regierung auftragsgemäß auf die neutralitätswidrigen Folgen eines solchen Funkverkehrs, der geeignet ist, den Feinden Nachrichten über die Bewegungen deutscher Streitkräfte zuzuführen, aufmerksam zu machen, und sie um möglichst beschleunigte Abstellung zu bitten. Sie beehrt sich gleichzeitig darauf hinzuweisen, daß auch ein Funkverkehr in Code-Form von der deutschen Regierung nicht anders angesehen werden könnte, da die Erfahrungen des letzten Krieges gezeigt haben, daß die britische Admiralität imstande war, auch einen geschlüsselten Funkverkehr durch systematische Bearbeitung mitzulesen.

---

[1]) Siehe oben Nr. 7, 10, 12, 14, 17, 18.
[2]) Siehe oben Nr. 8.
[3]) Siehe oben Nr. 3.
[4]) Siehe oben Nr. 37.
[5]) Siehe oben Nr. 38.
[6]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0138

H1572-0139

157.

Antwortnote des schwedischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 9. November 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Stockholm auf deren Note vom 31. Oktober 1939[1]).

(Übersetzung.)

In Beantwortung der Verbalnote der deutschen Gesandtschaft vom 31. Oktober 1939, betreffend jene Mitteilungen bzgl. Bewegungen deutscher See- und Luftstreitkräfte, die von schwedischen Feuerschiffen durch Funkentelegraphie in klarer schwedischer Sprache gemacht worden sind, beehrt sich das Kgl. Ministerium des Äußern folgendes mitzuteilen:

Das Funksignalisieren von den Feuerschiffen hat auf Grund der Bestimmungen der Kgl. Bekanntmachung vom 18. Juni 1937 (Nr. 578) stattgefunden, die in zwei Ausfertigungen beigefügt wird. Nach diesen Bestimmungen sollen fremde Kriegsschiffe, die vor Küsten des Reiches gesichtet werden, auf telegraphischem oder telephonischem Wege gemeldet werden. Die Betreffenden dürften gemeint haben, Funksignalisierung könne als „auf telegraphischem Wege erfolgte Meldung" angesehen werden. Das der Lotsenverwaltung und der Kgl. Generalzolldirektion unterstellte Personal ist nunmehr angewiesen worden, Meldungen, betreffend See- oder Luftstreitkräfte einer kriegführenden Macht, nicht durch Funkentelegraphie zu erstatten, sofern nicht diese Streitkräfte eine mit der Neutralität Schwedens unvereinbare Handlung auszuführen scheinen.

Was den Dampfer „Varjo" anbelangt, hat die erfolgte Untersuchung ergeben, daß die Funkanlage dieses Schiffes seit dem Monat Mai 1939 außer Betrieb gesetzt gewesen ist und daß das Schiff seit demselben Monat keine telegraphiekundige Person, weder als Mitglied der Besatzung noch sonst, an Bord gehabt hat. Der Kapitän des Dampfers hat ausdrücklich erklärt, daß keinerlei Funksignalisieren seit der vorerwähnten Zeit von dem Schiff aus vorgekommen ist. „Varjo" wird übrigens nicht als Vorratstransportschiff für die Feuerschiffe verwendet. Möglicherweise liegt eine Verwechslung mit dem Dampfer „Vega" des Lotsenamtes vor, welches Schiff jedoch seit Anfang September 1939 keinerlei Funksignalisieren vorgenommen hat.

Einzelfälle.

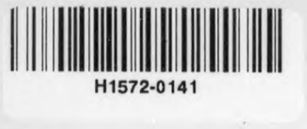
„Arendskerk"[2]), „Aris"[3]), „Burgerdijk"[4]), „Chastine Maersk"[5]), „Diamantis"[6]), „Eika"[7]), „Gun"[8]), „Suzon"[9]), „Tautmila"[10]), „Vendia"[11]).

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Siehe unten Nr. 158, 159.
[3]) Siehe unten Nr. 160—165.
[4]) Siehe unten Nr. 166.
[5]) Siehe unten Nr. 167—169.
[6]) Siehe unten Nr. 170, 171.
[7]) Siehe unten Nr. 172, 173.
[8]) Siehe unten Nr. 181—184.
[9]) Siehe unten Nr. 204, 205.
[10]) Siehe unten Nr. 206, 207.
[11]) Siehe unten Nr. 214, 215.

Versenkung
von neutralen Handelsschiffen

H1572-0140


H1572-0141

H1572-0142

I. „Arendskerk"

158.

Protestnote der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 16. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des niederländischen Motorschiffes „Arendskerk" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Die Kgl. Niederländische Gesandtschaft beehrt sich auftragsgemäß, dem Auswärtigen Amt folgendes zu unterbreiten:

Am 15. Januar d. J. wurde auf ungefähr 46° 55′ nördlicher Breite und 6° 34′ westlicher Länge etwa 8 Uhr morgens das Motorschiff „Arendskerk" von einem deutschen Unterseeboot angehalten. Nachdem nach der Bestimmung des Schiffes sowie nach der Art und Bestimmung der Ladung gefragt und die Schiffspapiere nachgeprüft worden waren, wurde dem Steuermann, der sich für die Nachprüfung mit einem Boot zum Unterseeboot begeben hatte, mitgeteilt, daß das Schiff nach 30 Minuten in den Grund gebohrt werden würde, was auch, nachdem die Besatzung das Schiff in drei Rettungsbooten verlassen hatte, um 9.30 Uhr geschehen ist.

Als Motiv dieser Vernichtung wurde dem Steuermann, der zur Nachprüfung der Schiffspapiere mit einem Boot zum Unterseeboot gefahren war, angegeben, daß alle Ladung als Konterbande betrachtet würde, weil das Schiff sich nach feindlichem Gebiet begäbe, während, wie dies auch in einer Mitteilung der deutschen Presse („Dienst aus Deutschland Nr. 15 Da.D. Berlin 18. Januar 1940") als Motiv angegeben worden ist, gleichfalls angeführt wurde, daß das Schiff einen Versuch gemacht hätte, zu entkommen, und es Radiosignale gegeben hätte, wodurch die Sicherheit des deutschen Kriegsschiffes in Gefahr gebracht werden konnte. Was die Beschuldigung des Versuches zu entkommen betrifft, so ist diese durch den Ersten Steuermann dem Kommandanten des Unterseebootes gegenüber genügend widerlegt worden. Der in dem Augenblick mit dem Befehl über die „Arendskerk" beauftragte Erste Steuermann war der Annahme, daß in der Nähe ein Seegefecht stattfände und wollte sich vom Gefechtsgebiet entfernen, um nicht den Gefahren desselben ausgesetzt zu sein. Hierfür änderte er den Kurs des Schiffes. Erst danach wurde bemerkt, daß ein Kriegsfahrzeug in einigem Abstand anscheinend beabsichtigte, die „Arendskerk" zum Halten aufzufordern. Er ist darauf sofort volle Kraft rückwärts gegangen und hat beigedreht. Hinsichtlich der Benutzung des Radios durch die „Arendskerk", die der Kommandant des Unterseebootes dem Ersten Steuermann gegenüber zum Vorwurf machte, wovon dieser aber nichts wußte, hat der Kommandant des Unterseebootes es unterlassen, über den Charakter dieser Radiobenutzung irgendeine nähere Untersuchung anzustrengen, und ohne weiteres angenommen, daß hier eine unerlaubte Benutzung des Radios stattgefunden hat. Wenn eine Untersuchung angestellt worden wäre, hätte sich erwiesen, daß von einer derartigen unerlaubten Radiobenutzung, durch die das deutsche Kriegsschiff in Gefahr gebracht sein sollte, keine Rede ist. Der Funker, der morgens beim Ankleiden eine Explosion hörte und Mitglieder der Besatzung mit Schwimmwesten laufen sah, war nach dem Funkraum gegangen, um die Notanlage einzuschalten, worauf er diese ausprobierte, indem er einige Male auf den Taster drückte und das Resultat der Meßapparate kontrollierte.

Der übrigbleibende Hauptgrund, der vom Kommandanten des Unterseebootes für die Vernichtung angeführt wurde, war, daß das Schiff ein feindliches Land als Bestimmung hatte und mit Konterbande geladen war.

Während die niederländische Regierung bezüglich der Frage, ob in den in der deutschen Prisenordnung genannten Fällen die Vernichtung eines neutralen Schiffes völkerrechtlich erlaubt ist, alle Vorbehalte macht und ebenfalls ihre Vorbehalte in Erinnerung bringt, die sie sogleich im September bezüglich der deutschen Konterbandelisten gemacht hat, erachtet sie die Vernichtung des Motorschiffs „Arendskerk" für gänzlich ungerechtfertigt.

Der einzige Umstand, daß es hier eine Ladung betraf, welche für ein Gebiet bestimmt war, das nicht tätlich an dem Krieg teilnimmt, und die sich in keiner Hinsicht von den Ladungen, die in Friedenszeiten für den Gebrauch der Zivilbevölkerung nach Südafrika versandt wurden, unterscheidet, hätte bereits genügt, den Beweis zu erbringen, daß sie nicht den Charakter von Konterbande besitzt. Außerdem aber muß dem Kapitän des Unterseebootes aus den Schiffspapieren ersichtlich geworden sein, daß, selbst laut Aufzählung in der deutschen Prisenordnung, die Ladung ihrer Art nach nicht als Konterbande betrachtet werden konnte, jedenfalls, daß ganz

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 20 f.

bestimmt nicht mehr als die Hälfte der Ladung als solche zu betrachten war, so daß von einem Rechte zur Konfiskation des Schiffes keine Rede sein konnte. Im vorliegenden Falle bestand daher nicht das allein für hohe Ausnahmen zuerkannte Recht, ein neutrales Schiff zu vernichten.

Die niederländische Regierung protestiert daher auch in der nachdrücklichsten Weise gegen Vernichtung dieses niederländischen Schiffes und behält sich eine Forderung zur völligen Schadenvergütung vor. Sie ersucht die deutsche Regierung, eine strenge Untersuchung anzustellen und die notwendigen Maßnahmen zu treffen, damit eine Wiederholung derartiger Vorkommnisse hinsichtlich niederländischer Schiffe vermieden wird.

159.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 30. März 1940 an die niederländische Gesandtschaft in Berlin auf deren Protestnote vom 16. Februar 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Niederländischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 16. Februar 1940 — Nr. 1351/75 H — betreffend Versenkung des niederländischen Motorschiffs „Arendskerk" folgendes mitzuteilen:

Der Kommandant des U-Bootes, das die „Arendskerk" versenkte, hat nach seiner Rückkehr berichtet, er habe sich am 15. Januar d. J. der „Arendskerk" zu nähern versucht, diese aber sei abgedreht und habe sich mit etwa 15—16 sm Geschwindigkeit entfernt. Der Kommandant schloß daraus, daß das U-Boot erkannt worden sei und daß das Schiff zu entkommen beabsichtigte. Er ließ daher die Geschützbedienung klar machen und gab einen Schuß vor den Bug des Schiffes ab. Dieses zeigte daraufhin das Heck und lief weiter ab. Jetzt ließ der Kommandant scharf schießen, wozu er nach dem Benehmen des Schiffes völlig berechtigt war. Das Schiff gab inzwischen auf 600 m Welle mehrmals die Zeichen v v v und einen langen Strich (Peilstrich), also Funkmeldungen, durch die der Ort der Anhaltung der „Arendskerk" und damit zugleich der Standort des deutschen Kriegsschiffs bekanntgegeben wurde. Die Funkstation Quessant-Radio hat diese Zeichen aufgefangen und offenbar zur Peilung benutzt; denn schon nach kurzer Zeit wurde von dieser Funkstation der Standort des U-Bootes an alle erreichbaren Schiffe drahtlos mitgeteilt. Auf den in der Note der Königlich Niederländischen Gesandtschaft enthaltenen Vorwurf, die Frage der unerlaubten Radiobenutzung sei nicht näher untersucht worden, ist zu bemerken, daß die entsprechenden Vorhaltungen des U-Boot-Kommandanten mit Achselzucken und mit der Bemerkung beantwortet wurden, der Kapitän und der I. Offizier hätten geschlafen, sie wüßten von nichts. Dem Kommandanten, der dies als eine Ausflucht ansah, konnte eine weitere Untersuchung um so weniger zugemutet werden, als das Funken in Abständen von 15—20 Minuten wiederholt wurde, und zwar einmal, bevor das Schiffsboot längsseits kam, und nochmals während der Prüfung der Papiere.

Durch die Abgabe von Funkmeldungen hat das Schiff eine feindselige Handlung gemäß Artikel 39 der deutschen Prisenordnung begangen. Die Aufbringung und die Einziehung des Schiffes waren daher bereits zu diesem Zeitpunkt nach Artikel 40 der Prisenordnung, die Zerstörung im Einklang mit Artikel 73 der Prisenordnung gerechtfertigt, da seine Einbringung in einen deutschen Hafen unsicher erschien, das aufbringende Fahrzeug einer Gefahr ausgesetzt und den Erfolg der Unternehmungen, in denen es begriffen war, beeinträchtigt hätte.

Das weitere Vorgehen des Kommandanten ergab noch einen zweiten Grund zur Versenkung des Schiffes im Einklang mit den deutschen Prisenrechtsvorschriften und den international anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts.

Nachdem nämlich die „Arendskerk" nach dem siebenten Schuß beigedreht war, ließ der Kommandant des U-Bootes ein Boot mit den Schiffspapieren herüberkommen. Die Prüfung dieser Papiere ergab, daß sich die „Arendskerk" auf der Fahrt nach Kapstadt und Durban befand und für Empfänger in der Südafrikanischen Union rund 4000 t Stückgut geladen hatte. Über 50 % dieser Ladung stellte unbedingtes Banngut im Sinne der deutschen Prisenrechtsbestimmungen dar. Die Südafrikanische Union befindet sich mit Deutschland ebenso im Kriegszustand wie England und Frankreich, und Ladungen dorthin werden daher von den deutschen Seestreitkräften nach denselben Grundsätzen behandelt wie Ladungen für England und Frankreich. Gegenüber den in der Note der Königlich Niederländischen Gesandtschaft zu dieser Frage enthaltenen Ausführungen darf das Auswärtige Amt auf die vom niederländischen Auswärtigen Amt der deutschen Gesandtschaft im Haag am 9. September 1939 übermittelte Erklärung der Regierung der Südafrikanischen Union hinweisen, wonach zwischen der Union und Deutschland Kriegszustand besteht und die Union „alle ihre Rechte als kriegführende Partei, wie solche durch das Völkerrecht anerkannt werden, nach ihren äußersten Fähigkeiten ausüben wird."

Gemäß Art. 23 Ziff. 1 der Prisenordnung war also die feindliche Bestimmung des an Bord der „Arendskerk" befindlichen unbedingten Banngut nachgewiesen, gemäß Artikel 28 unterlag das Schiff der Aufbringung und Einziehung, und nach Artikel 73 war der U-Boot-Kommandant also auch aus diesem Grunde berechtigt, das Schiff zu zerstören.

Die Reichsregierung muß hiernach den Protest der Königlich Niederländischen Regierung gegen die Vernichtung der „Arendskerk" ebenso wie die Forderung von Schadensersatz zurückweisen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0143

II. „Aris"

160.

Protestnote der griechischen Gesandtschaft in Berlin vom 10. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des griechischen Dampfers „Aris" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Am 13. Oktober d. J. ist der griechische Dampfer „Aris", welcher ohne Ladung nach Amerika fuhr, in einer Entfernung von etwa 150 Meilen von der Nordküste Irlands, von einem deutschen Unterseeboot versenkt worden. Von den ohne vorangegangene Warnung abgefeuerten Schüssen wurden der 2. Kapitän des Dampfers und ein Matrose getötet und sechs Mitglieder der Besatzung verletzt.

Der Kgl. Griechische Gesandte hat die Ehre, im Namen seiner Regierung gegen diese Versenkung des Dampfers „Aris" und die Tötung und Verletzung griechischer Staatsangehöriger entschieden Protest zu erheben und alle Rechte auf Schadensersatz vorzubehalten.

Ferner möchte der Kgl. Gesandte bei dieser Gelegenheit auf die nachteiligen Auswirkungen, die solche Handlungen der Reichskriegsmarine bei der griechischen öffentlichen Meinung auslösen, freundlichst hinweisen.

161.

Protestnote der griechischen Gesandtschaft in Berlin vom 16. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung der „Aris"[2]).

In Verfolg der diesseitigen Verbalnote vom 10. November d. J. — Nr. 4463 — beehrt sich die Kgl. Griechische Gesandtschaft, dem Auswärtigen Amt nachstehend einen Auszug aus einem Bericht, welchen der Kapitän des versenkten griechischen Dampfers „Aris" vor dem griechischen Generalkonsulat in London zu Protokoll gegeben hat, bekanntzugeben.

Hiernach fuhr der Dampfer „Aris" auf Ballast, d. h. ohne jede Ladung, von England nach Amerika. Am 13. Oktober nachmittags, als der Dampfer etwa 150 Meilen von der Nordküste Irlands entfernt war, tauchte etwa 500 m vom Dampfer ein deutsches U-Boot auf. Als der Kapitän der „Aris" das Unterseeboot gewahr wurde, verlangsamte er die Geschwindigkeit seines Dampfers und gab den Befehl zum Stoppen, indem er die Sirenen des Dampfers dreimal hat verlauten lassen. Während die Besatzung der „Aris" sich auf dem Deck versammelte bzw. sich anschickte, die Boote ins Wasser hinabzulassen, damit sie den Dampfer verlassen könnten, donnerte ein Schuß des Unterseebootes und das Geschoß sauste oberhalb des Dampfers „Aris". Unmittelbar darauf folgten zwei weitere Schüsse, deren Geschosse auf Deck platzten und den Zweiten Offizier, Anton Tsalikis, als auch den Matrosen Konstantin Pappis töteten. Außerdem wurden dadurch die Besatzungsmitglieder A. Papatheocharis aus Piräus, J. Printesis aus Syra, M. Glyptis und N. Pappis aus Chios, verwundet. Nach diesem tragischen Ereignis bezog die Besatzung mit dem Kapitän, nachdem sie die Verwundeten aufgenommen hatte, zwei Boote und entfernte sich in Richtung auf das Unterseeboot. Der Kapitän des Dampfers „Aris", als er das U-Boot bestieg, protestierte beim Kommandanten des U-Bootes auf das entschiedenste gegen die ohne jede Warnung erfolgte Beschießung eines neutralen Dampfers, welcher ohne Ladung nach Amerika fuhr. In Erwiderung fragte der Kommandant des U-Bootes, ein 24jähriger junger Mann, in gebrochenem Englisch, ob er wisse, was ein Decoyship (Falle-Schiff) sei. Als der Kapitän dies bejahte, drohte ihm der Kommandant des U-Bootes mit dem Finger vor dem Gesicht und sagte ihm folgendes:

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0144

H1572-0145

„Ich habe dich versenkt, 1. weil du dich des drahtlosen Geräts bedient hast, 2. weil ihr Neutralen mit den englischen Juden Hore-Belisha, Churchill und dergleichen zusammenarbeitet und ihnen helft, 3. weil ihr Neutralen gegen uns den Krieg führt." Auf Ansuchen des Kapitäns der „Aris", das U-Boot möchte sie, da sie weit von der Küste entfernt seien, ins Schlepptau nehmen, weigerte sich anfänglich der Kommandant, dies zu tun, allein nachher, als ihn einer seiner Offiziere darauf aufmerksam gemacht hatte, daß sie tatsächlich 150 Meilen von der Küste entfernt waren, erklärte er sich bereit, dieser Bitte zu willfahren. Am nächsten Tage, dem 14. Oktober, wurden die beiden Boote einige Stunden vom U-Boot geschleppt und später von einem dänischen Dampfer namens „Sisseien" aufgenommen und gepflegt. Am 16. Oktober wurde die Besatzung im Hafen der nordwestlich von Schottland gelegenen Insel Lewis ans Land gesetzt. Dort wurden die vier Verwundeten ins Krankenhaus gebracht, wobei festgestellt wurde, daß die Matrosen J. Printesis und M. Glyptis schwer verletzt waren. Der Kapitän des Dampfers „Aris" gab ferner zu Protokoll, daß seiner Ansicht nach die vom Kommandanten des U-Bootes an ihn gerichtete Frage, was ein Decoyship sei und der Vorwurf, er habe sich der drahtlosen Telegraphie bedient, lediglich zur Rechtfertigung seiner Haltung dienen sollten. Der Funker des Dampfers „Aris" hat eidesstattlich versichert, wie auch die ganze Besatzung bestätigt, daß das Funkgerät überhaupt nicht benutzt wurde. Als der Kapitän des Dampfers „Aris" den Kommandanten auf die Toten und Verwundeten seines Dampfers aufmerksam machte, begnügte sich dieser mit dem Wort „War", d. h. Krieg.

Indem die Kgl. Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt dies mitteilt, protestiert sie hiermit erneut auf das entschiedenste gegen die unter obigen Umständen erfolgte und überhaupt nicht zu rechtfertigende Versenkung des griechischen Dampfers „Aris" als auch gegen die Tötung und Verwundung der vorerwähnten Mitglieder der Besatzung und sie behält sich vor, Schadensersatzansprüche der Interessenten bei der Reichsregierung seinerzeit geltend zu machen.

162.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 11. Januar 1940 an die griechische Gesandtschaft in Berlin auf deren Protestnote vom 16. Dezember 1939[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Griechischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 16. Dezember 1939 Nr. 5078, betreffend die Versenkung des griechischen Dampfers „Aris", mitzuteilen, daß nach Bericht der zuständigen inneren Stelle der genannte Dampfer am 12. Oktober 1939 von einem deutschen Kriegsschiff versenkt worden ist.

Nachdem das Kriegsschiff in die Nähe des Dampfers gekommen war, wurde das internationale Signal „CGB", das heißt „Schicken Sie ein Boot", gesetzt. Als nach sechs Minuten Wartezeit noch keinerlei Maßnahmen von seiten des Dampfers „Aris" getroffen waren, der erteilten Anweisung nachzukommen, ließ der Kommandant des Kriegsschiffes zunächst einen Warnungsschuß vor den Bug des Dampfers „Aris" setzen. Trotz dieser Warnung wurde die Signalanweisung, ein Boot zu schicken, nicht befolgt. Gleichzeitig wurde dem Kommandanten des Kriegsschiffes gemeldet, daß der Dampfer sich seiner F.T.-Einrichtung bediene und die Anwesenheit des Kriegsschiffes und die Schiffsposition mit Funkspruch bekanntgebe. Diese Mitteilung an den Kommandanten steht zwar im Widerspruch mit den in der dortigen Verbalnote mitgeteilten gegenteiligen Aussagen der Besatzung des Dampfers „Aris". Die Richtigkeit der deutschen Darstellung wird aber in vollem Umfang bestätigt durch die Eintragung in dem Funktagebuch des deutschen Kriegsschiffs. Die Eintragung lautet: 18. 10. SOS lf .... np .... attaque soumarine st .... pve pat ... O r 10 ... r 27 ..... SOS. In der Spalte „Bemerkungen" findet sich zu diesem Funkspruch die Eintragung „schlechte Gebeweise".

Um den Dampfer zur Durchführung des Befehls, ein Boot zu schicken, zu zwingen und weiteres Funken, durch das höchste Gefahr für die Sicherheit des deutschen Kriegsschiffs hervorgerufen werden konnte, zu verhindern, wurde ein scharfer Schuß auf den Dampfer „Aris" gefeuert; er traf den Schornstein. Darauf ging die Besatzung in die Boote.

Der Dampfer, der mittels seiner Funkanlage über die Anwesenheit und die militärischen Maßnahmen des deutschen Kriegsschiffes Nachrichten gesandt hatte, die dem Feinde dienlich waren, hatte durch diese Handlung eine feindselige Unterstützung begangen und unterlag daher der Aufbringung und der Einziehung (Art. 39 und 40 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 RGBl. I, S. 1585). Das Schiff durfte nach Art. 73 der deutschen Prisenordnung zerstört werden, da seine Einbringung das deutsche Kriegsschiff einer Gefahr ausgesetzt und den Erfolg der militärischen Unternehmungen, in denen es begriffen war, beeinträchtigt hätte.

Die beiden Rettungsboote, in die sich die Besatzung des Dampfers begeben hatte, wurden in der Nacht vom 12. zum 13. Oktober etwa 90 sm in Richtung auf die irische Südwestküste geschleppt und in der Morgendämmerung des 13. Oktober bei günstigen Wetterverhältnissen mit Kursangabe zur Fahrt unter Segeln in Richtung des nächsten Hafens entlassen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0146

Die deutsche Regierung bedauert es, daß, wie die dortige Verbalnote mitteilt, zwei von den Besatzungsmitgliedern durch das Geschützfeuer getötet und weitere Besatzungsmitglieder verwundet worden sind. Die Schuld dafür trifft aber allein die Leitung des Dampfers „Aris", die durch Nichtbefolgen der Weisung, ein Boot zu schicken, und durch ihren Funkspruch den Kriegsschiffkommandanten gezwungen hat, dem ersten Warnungsschuß vor den Bug des Schiffes schärfere Mittel folgen zu lassen.

Die deutsche Regierung kann daher weder den erhobenen Protest noch etwaige Schadensersatzforderungen als begründet anerkennen.

163.

Antwortnote der griechischen Gesandtschaft in Berlin vom 20. Januar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt auf dessen Antwortnote vom 11. Januar 1940[1]).

Die Kgl. Griechische Gesandtschaft bestätigt den Empfang der dortseitigen Verbalnote unter Nr. RS 31/40 und bedauert, die darin gemachten Ausführungen nicht gutheißen zu können.

Diese Ausführungen nämlich gehen von einer falschen Voraussetzung aus, daß der neutrale Dampfer „Aris" ein Prisenobjekt war. Dies ist gar nicht der Fall gewesen, denn der genannte Dampfer fuhr in Ballast, d. h. ohne jede Ladung — eine Tatsache, welche der Besatzung des in seiner Nähe aufgetauchten deutschen U-Bootes aufgefallen sein müßte.

Dies vorausgesetzt, sowie daß der neutrale griechische Dampfer „Aris" nicht von einer Kriegsmacht gechartert worden war, dürfte sich jeder weitere Kommentar über die völlig ungerechtfertigte Haltung des Kommandanten des deutschen U-Bootes erübrigen.

Die Kgl. Gesandtschaft, indem sie das Auswärtige Amt auf die Artikel 48, 49, 50 und 51, 52 der Erklärung über das Seekriegsrecht von 1909 hinweist, hält den in der diesseitigen Verbalnote unter Nr. 5078 vom 16. Dezember 1939 erhobenen Protest aufrecht und behält sich vor, Schadensersatzansprüche sowohl des Reeders des vorerwähnten griechischen Dampfers als auch der Angehörigen der Getöteten und Verwundeten seinerzeit geltend zu machen.

164.

Note der griechischen Gesandtschaft in Berlin vom 11. Mai 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend Entschädigungsgesuch der Reeder der „Aris"[2]).

Die Kgl. Griechische Gesandtschaft beehrt sich, mit Beziehung auf die am 13. Oktober v. J. durch ein deutsches U-Boot erfolgte Versenkung des griechischen Dampfers „Aris" ca. 150 Seemeilen von der Nordküste Irlands im Auftrage der Königlichen Regierung in der Anlage ein Entschädigungsgesuch[3]) der Reeder obigen Dampfers zur Weiterveranlassung zu übermitteln.

165.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 30. Juni 1940 an die griechische Gesandtschaft in Berlin auf deren Antwortnoten vom 20. Januar und 11. Mai 1940[4]).

In Beantwortung der Verbalnoten der Königlich Griechischen Gesandtschaft vom 20. Januar und 11. Mai 1940 Nr. 211 und 1521/11 sp, betreffend die Versenkung des griechischen Dampfers „Aris", beehrt sich das Auswärtige Amt, auf seine Verbalnote vom 11. Januar d. J. RS 31 Bezug zu nehmen. In dieser Verbalnote war in Beantwortung der Verbalnoten der Königlich Griechischen Gesandtschaft vom 10. November und 16. Dezember v. J. Nr. 4463 und 5078 ausgeführt worden, daß die deutsche Regierung den von der Königlich Griechischen Gesandtschaft erhobenen Protest und etwaige Schadensersatzforderungen nicht als begründet anerkennen könne. Demgegenüber hat die Königlich Griechische Gesandtschaft sich in der Verbalnote vom 20. Januar 1940 auf

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Enthält neben der Darlegung des Tatbestandes eine spezifizierte Schadensaufstellung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

Bestimmungen der Londoner Erklärung über das Seekriegsrecht von 1909 berufen und will, gestützt auf diese Bestimmungen, den eingelegten Protest aufrechterhalten und Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen vorbehalten. Mit der Verbalnote vom 11. Mai wird ein an das Königlich Griechische Außenministerium in Athen gerichtetes Gesuch einer in Piräus ansässigen Schiffahrtsgesellschaft Aris AG vom 6. März d. J. vorgelegt, in dem die Königlich Griechische Regierung ersucht wird, Protestschritte zu erheben, damit ein auf 703 357 USA-Dollar bezifferter Schaden dieser Gesellschaft entschädigt werde.

Gegenüber der Berufung auf die Londoner Seerechtsdeklaration von 1909 ist festzustellen, daß diese keine bindende Kraft hat. Abgesehen hiervon würde auch bei ihrer Geltung angesichts des in der Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 11. Januar 1940 klargestellten Tatbestandes eine Schadensersatzpflicht des Deutschen Reiches nicht gegeben sein.

Die deutschen Seestreitkräfte richten sich bei ihrer Tätigkeit nach der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939. Diese läßt in Übereinstimmung mit dem Völkerrecht und der Londoner Seerechtsdeklaration die Aufbringung, Einziehung und Zerstörung neutraler Handelsschiffe nicht nur bei Beförderung von Banngut, sondern auch bei Widerstand und feindseliger Unterstützung zu. Die Zerstörung des Dampfers „Aris" ist, wie die Königlich Griechische Gesandtschaft in ihrer Verbalnote vom 20. Januar übersieht, vom Auswärtigen Amt in seiner Verbalnote vom 11. Januar 1940 nicht mit der Beförderung von Banngut (Artikel 28 Prisenordnung), sondern mit feindseliger Unterstützung (Artikel 39 und 40 Prisenordnung) begründet worden. Von dem deutschen Kriegsschiff, das die Versenkung vornahm, ist nämlich festgestellt worden, daß der Dampfer nach der Anhaltung versuchte, durch Abgabe von Funksignalen Hilfe herbeizurufen.

Die deutsche Regierung muß daher Schadensersatzansprüche wegen dieser Versenkung zurückweisen. Im übrigen können die Beteiligten nach der deutschen Prisengerichtsordnung etwaige Schadensersatzforderungen vor dem Prisenhof in Hamburg geltend machen.

H1572-0147

III. „Burgerdijk"

166.

Protestnote der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 18. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des niederländischen Dampfers „Burgerdijk" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Die Königlich Niederländische Gesandtschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt auftragsgemäß folgendes mitzuteilen:

Sonnabend, den 10. Februar 1940, wurde der niederländische Dampfer „Burgerdijk" der Holland-Amerika-Linie auf dem Wege von den Vereinigten Staaten nach Rotterdam 15 Meilen südlich von Bishop Rock durch ein deutsches Unterseeboot angehalten. Die Ladung bestand zum weitaus größten Teil aus an die niederländischen Regierungsorgane konsignierten Nahrungsmitteln, die für die Bevölkerung und für die Volkswirtschaft bestimmt waren, ferner aus an das Kolonialministerium, das Kriegsministerium und die Artillerieanstalten konsignierten Waren; den Rest der Ladung bildete eine Anzahl leerer Fässer und Stückgüter verschiedener Art.

Nachdem vom Unterseeboot das Stoppsignal gegeben und dieses sofort von der „Burgerdijk" befolgt worden war, wurde vom Unterseeboot das Signal gegeben, die Schiffspapiere vorzuzeigen, worauf der Kapitän der „Burgerdijk" ein Boot aussetzen ließ und der Erste Offizier sich mit den Schiffspapieren zum Unterseeboot begab. Letztgenannter hat dem Unterseebootkommandanten die Schiffspapiere überreicht und die wenigen Fragen, die ihm vom Kommandanten gestellt wurden, beantwortet, obwohl diese Fragen den Kernpunkt der Sache unberührt ließen. Außerdem hat der Erste Offizier nachdrücklich betont, daß der größere Teil der Ladung für die niederländische Regierung bestimmt sei. Der Unterseebootkommandant gab dem Ersten Offizier zu verstehen, daß die Schiffspapiere ihn nicht interessierten. Schließlich, indem er nur einen flüchtigen Blick auf den Ladeplan warf, den der Erste Offizier ihm hinhielt, erklärte der Unterseebootkommandant, daß er das Schiff zu versenken beabsichtige. Nachdem er der Besatzung eine halbe Stunde Zeit gelassen hatte, um sich in die Boote zu begeben, hat er um 18.35 Uhr den Dampfer „Burgerdijk" torpediert.

Die niederländische Regierung legt in nachdrücklichster Weise Protest gegen diese Torpedierung ein, die in offenbarem Widerspruch mit dem Völkerrecht, dem Respekt vor den Rechten und Interessen der Niederlande als neutraler Staat und denen der neutralen Schiffahrt steht. Die „Burgerdijk" war unterwegs von einem neutralen Hafen (New York) nach einem neutralen Hafen (Rotterdam), und zwar mit einer Ladung von in der Hauptsache an niederländische Regierungsorgane konsignierten Waren, die als Nahrungsmittel für die Bevölkerung und als Viehfutter dienen mußten oder für einige Regierungsorgane bestimmt waren, wie aus den Schiffspapieren hervorging. Ferner umfaßte die Ladung noch eine Anzahl leerer Fässer, die für die Konservierung von Gartenbauerzeugnissen bestimmt waren, und eine Anzahl Stückgüter. Mit Bannguttransport hatte das Ganze nichts zu tun. Die Möglichkeit, daß das Schiff, weil es zur Erreichung Rotterdams Downs passieren mußte, vielleicht durch ein britisches Kriegsschiff zur Kontrolle angehalten werden würde, bildet keinen rechtsgültigen Torpedierungsgrund. Eine Beschlagnahmeberechtigung lag nicht vor.

Noch abgesehen von der Frage, ob die Sicherheit der Besatzung ausreichend gewährleistet war, hat die verantwortungslose Haltung des Unterseebootkommandanten, die Einsichtnahme der Schiffspapiere abzulehnen und auch weiter keinerlei Untersuchung der Ladung anzustellen, nichts mehr mit der Ausübung irgendeines völkerrechtlich anerkannten Prisenrechts zur See zu tun. Diese Haltung stellt lediglich eine Tat der Willkür und Gewalt gegenüber neutralem Eigentum in freier See dar, die die lebenswichtigen Interessen der Niederlande bei der Zufuhr der für dieses Land notwendigen Lebensbedürfnisse beeinträchtigt. Daß es sich bei dieser Zerstörung um ein Schiff handelte, dessen Ladung in der Hauptsache für die niederländische Regierung und die Ernährung des niederländischen Volkes bestimmt war, gibt dieser Torpedierung einen besonders unfreundlichen Charakter.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 22. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0148

Bei diesem Sachverhalt kann die niederländische Regierung nicht annehmen, daß die deutsche Regierung diese Tat gutheißt; sie bittet die deutsche Regierung, gegen den betreffenden Unterseebootkommandanten entsprechend vorzugehen, und des weiteren diejenigen Maßnahmen zu treffen, die zur Vermeidung einer Wiederholung derartiger Handlungen der deutschen Seestreitkräfte nötig sind. Sie vertraut darauf, daß die deutsche Regierung den verursachten Schaden voll und ganz ersetzen wird.

Die niederländische Regierung bringt in Erinnerung, daß, als während des Weltkrieges am 8. Oktober 1916 der mit einer für die niederländische Regierung bestimmten Ladung Getreide, Mehl und Viehfutterkuchen fahrende Dampfer „Blommersdijk" durch ein deutsches Unterseeboot versenkt wurde — ein Fall, der im wesentlichen dem vorliegenden entspricht, während die Bestimmungen der damaligen deutschen Prisenordnung keinen für die neutrale Schiffahrt günstigen Unterschied mit denen der jetzt gültigen deutschen Prisenordnung aufweisen — die deutsche Regierung ohne vorheriges prisengerichtliches Verfahren einen Schadensersatz für das Schiff und den der niederländischen Regierung gehörigen Teil der Ladung auszahlte, welches Verhalten seinerzeit in den Niederlanden gebührende Anerkennung fand.

H1572-0149

H1572-0150

IV. „Chastine Maersk"

167.

Aufzeichnung des dänischen Gesandten in Berlin vom 16. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Versenkung des dänischen Motorschiffes „Chastine Maersk" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Der Kapitän des dänischen M/S „Chastine Maersk" hat am 14. d. M. von Norwegen seinem Reeder A. P. Møller mitgeteilt, daß das Schiff auf der Reise von Saf in Marokko nach Dänemark mit einer Ladung Phosphat, die dänisches Eigentum war, in der Nordsee von einem deutschen Unterseeboot versenkt worden ist. Der Kapitän hat ferner mitgeteilt, daß er die Schiffspapiere dem Führer des Unterseebootes vorgelegt habe, der jedoch erklärte, daß er das Schiff versenken müsse, weil die Ladung nicht avisiert war.

Es ist der dänischen Regierung unverständlich, daß der Chef des deutschen Unterseebootes sich für berechtigt halten konnte, die „Chastine Maersk" zu versenken und darf sich vorbehalten, auf die Sache zurückzukommen, sobald nähere Auskünfte vorliegen.

Es liegen zur Zeit zwei andere dänische Schiffe mit Phosphat-Ladung für Dänemark in norwegischen Häfen, nämlich S/S „Rosenborg" von der Reederei C. K. Hansen und S/S „Jakob Maersk" von der Reederei A.P. Møller. Wegen der Eisschwierigkeiten ist beabsichtigt, die Schiffe nach Esbjerg zu dirigieren. Nach der Versenkung des M/S „Chastine Maersk" hegen die Reedereien jedoch Bedenken, die Schiffe abfahren zu lassen, und haben dem Ministerium des Äußern anheimgestellt, wenn möglich zu erwirken, daß seitens der deutschen Regierung die Zusage gegeben wird, daß die beiden Schiffe, deren Ladungen dänisches Eigentum sind, respektiert werden, und das Ministerium hat aus praktischen Gründen gemeint, den Wünschen der Reedereien zu entsprechen, und sich diesbezüglich an die deutsche Gesandtschaft in Kopenhagen gewandt.

Ich bin beauftragt worden anheimzustellen, daß den Wünschen der Reedereien entsprochen wird. Wie bekannt sein dürfte, sind die Zufuhren von Düngemitteln ebenso wie die Zufuhren von Getreide und Futtermitteln unbedingt erforderlich für die Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Produktion.

168.

Protestnote des dänischen Gesandten in Berlin vom 21. Februar 1940 an den Staatssekretär des deutschen Auswärtigen Amts gegen die Versenkung der „Chastine Maersk"[2]).

In Verfolg des Gespräches, das ich am 16. d. M. mit Ihnen zu führen die Ehre hatte anläßlich der Versenkung des dänischen M/S „Chastine Maersk" auf der Fahrt von Marokko nach Dänemark mit einer Phosphatladung, die fob gekauft und somit dänisches Eigentum war, durch ein deutsches Unterseeboot, beehre ich mich, Ihnen hierdurch mitzuteilen, daß bei dem Seeverhör, das am 16. d. M. vor dem See- und Handelsgericht zu Kopenhagen stattfand, der Kapitän des Schiffes aussagte, daß der Kommandant des Unterseebootes ihm gegenüber erklärt habe, daß er das Schiff versenken müsse, weil die Phosphatladung französisch war.

Meine Regierung, der dieser Vorfall unverständlich erscheint — wobei vielleicht erwähnt werden darf, daß laut Mitteilungen in der dänischen Presse den hiesigen Korrespondenten wiederholt amtlich bestätigt worden ist, daß die bisher bekanntgegebenen Regeln der Seekriegführung keine Änderung erfahren haben — hat mich beauftragt, gegen die Versenkung des M/S „Chastine Maersk" Einspruch zu erheben und anheimzustellen, daß eine genaue Untersuchung des Vorfalls vorgenommen wird. Gleichzeitig behalte ich mir im Namen meiner Regierung jeglichen Anspruch auf Schadensersatz vor.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0151

169.

Antwortnote des Staatssekretärs des deutschen Auswärtigen Amts vom 20. März 1940 an den dänischen Gesandten in Berlin auf dessen Aufzeichnung vom 16. Februar und Protestnote vom 21. Februar 1940[1]).

Unter Bezugnahme auf die mir gelegentlich Ihres Besuchs am 16. Februar übergebene Aufzeichnung und in Beantwortung Ihrer Note vom 21. Februar 1940 — Journal-No. 20. U. 8. v. L. No. 1010 —, betreffend die Versenkung des dänischen Motorschiffs „Chastine Maersk", beehre ich mich Ihnen nach Eingang der Äußerung der zuständigen inneren Stellen folgendes mitzuteilen:

Der Kommandant des Unterseebootes, von dem die „Chastine Maersk" versenkt wurde, hat über die näheren Umstände dieser Versenkung einen Bericht erstattet, aus dem sich ergibt, daß der Kapitän des dänischen Schiffes dem Kommandanten bei Überbringung der Schiffspapiere mitgeteilt hat, er fahre im laufenden Vertrag für das „Office Chérifien des Phosphates". Der Kommandant hat diese Äußerung dahin verstehen müssen, daß das Schiff in Charter oder unter der Kontrolle einer feindlichen Regierung fahre. Damit hatte er gem. Artikel 38 Ziffer 3 in Verbindung mit Artikel 73 der deutschen Prisenordnung das Recht zur Versenkung des Schiffes. Diese Rechtmäßigkeit der Versenkung des Schiffes kann nicht dadurch in Frage gestellt werden, daß der Kommandant im Gespräch mit dem Kapitän des Dampfers statt des Grundes, der ihn zur Versenkung berechtigte, einen anderen, seiner Meinung gleichfalls dazu ausreichenden erwähnte.

Die Reichsregierung sieht sich daher nicht in der Lage anzuerkennen, daß die Versenkung ungerechtfertigt gewesen sei. Sie muß den gegen die Versenkung eingelegten Einspruch zurückweisen und kann auch die von Ihnen vorbehaltenen Schadensersatzansprüche nicht als begründet ansehen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0152

V. „Diamantis"

170.

Protestnote der griechischen Gesandtschaft in Berlin vom 11. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des griechischen Dampfers „Diamantis" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Die Königlich Griechische Gesandtschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt im Auftrage der Kgl. Regierung mitzuteilen, daß der griechische 4990 t Dampfer „Diamantis" mit einer Metalladung von Sierra Leone in der Nacht zum 3. Oktober d. J. achtzig Seemeilen südwestlich von Landsend (England) durch ein deutsches U-Boot torpediert und versenkt wurde und gleichzeitig gegen diese Versenkung Einspruch zu erheben.

Ferner behält sich die Königliche Gesandtschaft vor, Schadensersatzansprüche der Reeder bzw. der Familien der etwa dabei ums Leben gekommenen bzw. verwundeten Besatzungsmitglieder dieses Dampfers seinerzeit bei der Reichsregierung geltend zu machen.

171.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 9. Januar 1940 an die griechische Gesandtschaft in Berlin auf deren Protestnote vom 11. Dezember 1939[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Griechischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 11. Dezember 1939 N. 4991 betreffend die Versenkung des griechischen Dampfers „Diamantis" mitzuteilen, daß nach Bericht der zuständigen inneren Stelle der genannte Dampfer am 3. Oktober 1939 von einem deutschen Kriegsschiff versenkt worden ist.

Das Schiff war zunächst mit Flaggensignalen angewiesen worden, dem Kriegsschiff zum Zwecke der genauen Untersuchung zu folgen, da der Treffpunkt infolge sehr starken Windes und hochgehender See als Untersuchungsort nicht geeignet erschien. Auch wurde dem Schiff verboten, von der Funkanlage Gebrauch zu machen. Trotz dieses Verbotes sandte das Schiff SOS-Rufe aus, die ein Flugzeug herbeiriefen. Gleichzeitig stürzte die Schiffsbesatzung panikartig in die Rettungsboote. Ein Boot kenterte dabei. Die Besatzung wurde von dem deutschen Kriegsschiff gerettet und an Bord des Kriegsschiffs genommen.

Bei der Untersuchung wurde sodann festgestellt, daß das Schiff Manganerze geladen hatte und nach Barrow fuhr.

Das Schiff unterlag der Aufbringung und Einziehung, weil es eine feindselige Unterstützung dadurch begangen hatte, daß es trotz der Anweisung, von der F. T.-Einrichtung keinen Gebrauch zu machen, dieser Anweisung zuwidergehandelt hatte (Art. 39 Ziff. 3 und Art. 40 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 — RGBl. I S. 1585).

Das Schiff unterlag der Aufbringung und Einziehung aber auch weiter deshalb, weil die gesamte Ladung als unbedingtes Banngut, das für das feindliche Gebiet bestimmt war, anzusehen war (Art. 14, 22 und 28 der deutschen Prisenordnung).

Die Zerstörung des Schiffes war zulässig einmal, weil das Schiff, wie dargelegt, eine feindselige Unterstützung begangen hatte und seine Einbringung unzweckmäßig oder unsicher erschien (Art. 73 Abs. 1 der deutschen Prisenordnung), dann aber auch deshalb, weil die Einziehung des Schiffes mit Sicherheit zu erwarten war und seine Einbringung das deutsche Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Unternehmungen, in denen es begriffen war, beeinträchtigen konnte (Art. 73 Abs. 2 PO.).

Die Mannschaft des Dampfers wurde am 4. Oktober 1939 von dem deutschen Kriegsschiff auf irischem Boden in der Dingle-Bay bei Ventry Harbour an Land gesetzt.

Bei diesem Sachverhalt kann die deutsche Regierung weder den eingelegten Einspruch noch etwaige Schadensersatzansprüche als begründet anerkennen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

VI. „Eika"

172.

Memorandum der deutschen Gesandtschaft in Oslo vom 16. Februar 1940 an das norwegische Außenministerium betreffend die Versenkung des norwegischen Dampfers „Eika" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Der Kommandant eines deutschen Unterseebootes, das am 8. Februar in seinen Heimathafen zurückgekehrt ist, hat über die Torpedierung des norwegischen Dampfers „Eika" folgendes gemeldet:

Am 29. Januar wurde in etwa 50° Nord und 10° West ein Zickzackkurs laufender Dampfer gesichtet, der den St.-Georgs-Kanal ansteuerte. Trotzdem die Beobachtungsverhältnisse gut waren, konnten Neutralitätsabzeichen an den Bordwänden nicht festgestellt werden. Das Unterseeboot lief unter Wasser auf den Dampfer zu, um ihn weiter zu beobachten. Hierbei wurde das Unterseeboot für einige Augenblicke sichtbar, was den Dampfer veranlaßte, auf das Unterseeboot zuzudrehen, um es zu rammen. In Abwehr dieses Angriffes wurde der Dampfer durch einen Torpedoschuß versenkt. Im letzten Augenblick wurde auf dem sinkenden Schiff die norwegische Flagge erkannt. Das Unterseeboot tauchte sofort auf, um die Besatzung zu retten. Es wurden aber lediglich zwei Mitglieder der Besatzung, der Heizer Alfred Johannsen aus Kopervik und der Küchenjunge Harald Stoeke aufgefunden, die von dem Unterseeboot nach Deutschland gebracht wurden. Die beiden geretteten Mitglieder der Mannschaft sagen aus, daß die „Eika" grau gestrichen war und im Gegensatz zu der sonst üblichen Anbringung von je einem Neutralitätsabzeichen an dem Vor- und Achterschiff auf jeder Seite nur ein einfaches Neutralitätsabzeichen in der Höhe der Kommandobrücke vorhanden war.

Die Art und Weise, wie es zu der Torpedierung der „Eika" kam, ist ein typisches Beispiel dafür, wie neutrale Schiffe unter den Folgen zu leiden haben, wenn sie die wiederholt von der deutschen Regierung ausgesprochene Warnung vor unneutralem oder verdächtigen Verhalten nicht beachten.

173.

Protestnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 6. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung der „Eika"[2]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Königlich Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Zufolge eines Aidemémoires der deutschen Gesandtschaft in Oslo vom 16. v. M., hat der Kommandant eines deutschen Unterseebootes gemeldet, daß er südlich von Irland den Dampfer „Eika" ohne Warnung durch Torpedierung versenkt hat. Die „Eika" war auf der Reise von Spanien nach Norwegen mit einer Ladung Salz. Es heißt in dem Aidemémoire der deutschen Gesandtschaft, daß die Torpedierung der „Eika" ein typisches Beispiel dafür sei, welche Folgen ein unneutrales und verdächtiges Verhalten für neutrale Schiffe mit sich bringe.

In der Meldung des U-Boot-Kapitäns wird geltend gemacht, daß das Schiff — als dasselbe von dem U-Boot entdeckt wurde — im Zickzackkurs lief. Zufolge einer beeidigten Erklärung eines der geretteten Besatzungsmitglieder ist dies nicht der Fall gewesen; der Kurs war während der letzten 15 Minuten vor der Torpedierung nicht geändert worden. Wenn das Schiff tatsächlich im Zickzackkurs gelaufen wäre, wäre dies aber nach dem Völkerrecht nicht ein Verhalten gewesen, das eine Versenkung des Schiffes ohne Warnung hätte rechtfertigen können.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0153

Die Königlich Norwegische Regierung hat davon Kenntnis genommen, daß die deutsche Gesandtschaft in Oslo in einer Verbalnote an das norwegische Ministerium des Äußern vom 30. September 1939 vor der Fahrt im Zickzackkurs gewarnt hat. Eine solche Warnung aber kann die deutsche Regierung ihrer Verantwortung nicht entheben, selbst in dem Falle nicht, wenn ein Schiff tatsächlich im Zickzackkurs gelaufen wäre. Die völkerrechtliche Verantwortung ist eine Folge der Handlung selbst; das Entscheidende liegt darin, ob die Handlung in Übereinstimmung mit den völkerrechtlichen Regeln für die Kriegführung ist oder nicht.

Nach den vorliegenden Erklärungen hat die „Eika" keinen Versuch gemacht, das U-Boot zu rammen. Erstens wurde — wie oben erwähnt — der Kurs nicht geändert, außerdem hatten die beiden Überlebenden keine Kenntnis davon, daß ein U-Boot gesichtet war. Wenn das der Fall gewesen wäre, würde dies — gemäß gewöhnlicher Praxis — der ganzen Besatzung sofort mitgeteilt worden sein. Es spricht somit die Wahrscheinlichkeit dafür, daß man an Bord der „Eika" das U-Boot überhaupt nicht gesehen hat.

In dem Bericht des U-Boot-Kapitäns wird weiter mitgeteilt:

„Die beiden geretteten Mitglieder der Mannschaft sagen aus, daß die „Eika" grau gestrichen war und im Gegensatz zu der sonst üblichen Anbringung von je einem Neutralitätsabzeichen an dem Vor- und Achterschiff auf jeder Seite nur ein einfaches Neutralitätsabzeichen in der Höhe der Kommandobrücke vorhanden war."

Die beiden Überlebenden haben — bei dem Verhör vor norwegischem Gericht — erklärt, daß die „Eika" mit folgenden Neutralitätsabzeichen versehen war:

1. Die gewöhnliche norwegische Flagge war auf dem Achtermast gehißt.
2. Eine auf einem Brett angemalte norwegische Flagge war im Achterteil des Bootsdecks — gut sichtbar — angebracht. Die Flagge war etwa 75 cm hoch und 1 m lang.
3. Die norwegische Flagge war auf der Luke Nr. 2 angemalt.
4. An beiden Bordwänden waren zwei Flaggen angemalt: die eine direkt vor der Brücke, die andere etwas hinter der Brücke. Zwischen diesen Flaggen war angemalt: EIKA NORGE in großen Buchstaben. Die Flaggen an den Bordwänden waren 1½ m breit. Es ist dies die gewöhnliche Weise, in welcher die Neutralitätsabzeichen auf den norwegischen Schiffen angebracht werden, und es ist deshalb unverständlich, daß niemand an Bord des U-Bootes diese Neutralitätsabzeichen vor der Torpedierung entdeckt hat, zumal die Sicht — nach der eigenen Meldung des deutschen Kapitäns — gut war.

Es trifft zu, daß die „Eika" grau gestrichen war. —

In dem Bericht des U-Boot-Kapitäns ist mitgeteilt worden, daß das U-Boot sofort auftauchte, um die Besatzung der „Eika" zu retten. Die Überlebenden haben dagegen erklärt, sie hätten über eine Stunde auf dem Rettungsfloß verbracht, bevor sie an Bord des U-Bootes genommen wurden.

Die Versenkung des Dampfers „Eika", die sich auf der Reise zwischen zwei neutralen Staaten mit neutraler Ladung befand, ist zufolge der obenstehenden Ausführungen — nach der Ansicht der norwegischen Regierung — im Widerspruch mit dem Völkerrecht erfolgt. Die Gesandtschaft ist deshalb von ihrer Regierung beauftragt worden, gegen die Versenkung einen ernsten Protest einzulegen; es sind bei der Versenkung 16 norwegische Seeleute ums Leben gekommen. Die norwegische Regierung behält sich vor, jeden Anspruch auf Schadensersatz und Genugtuung für den großen Verlust an Menschenleben zu erheben, sowie Anspruch auf Entschädigung für den Verlust von Schiff und Ladung. Die norwegische Regierung muß weiter die Forderung stellen, daß der schuldige U-Boot-Kapitän zur Verantwortung gezogen wird.

Die Gesandtschaft fügt anbei Übersetzung ins Deutsche der Erklärungen der beiden Überlebenden, auf die im Obenstehenden Bezug genommen worden ist. Die beiden Zeugen haben ihre Erklärungen beeidigt.

H1572-0154

H1572-0155

VII. „Enid"

174.

Protestnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 13. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des norwegischen Dampfers „Enid" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Königlich Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Am 17. Januar d. J., mittags, wurde der norwegische Dampfer „Enid" auf der Reise von Norwegen nach Dublin mit einer Ladung von Zellulose — zufolge des Berichtes des Kapitäns des Dampfers — etwa 10 Meilen südwestlich von der Nordspitze Shetlands, von einem deutschen Unterseeboot ohne vorherige Warnung oder Untersuchung durch Kanonenfeuer und Torpedo versenkt. Dies geschah, während der Dampfer damit beschäftigt war, nach den Überlebenden eines versenkten englischen Schiffes zu suchen. Der Dampfer wurde beschossen, während sich die Rettungsboote — mit der Besatzung an Bord — in der Schußlinie befanden.

Gegen diese völkerrechtswidrigen Handlungen ist die Gesandtschaft beauftragt worden, schärfsten Protest einzulegen. Die Königlich Norwegische Regierung behält sich vor, Anspruch auf vollen Schadensersatz für den Dampfer, die Ladung und die Besatzung zu erheben. Die Gesandtschaft ist weiter beauftragt worden, um eine Erklärung des betreffenden Unterseebootskapitäns zu bitten.

Wenn gerichtliches Seeverhör abgehalten worden ist, werden weitere Auskünfte dem Auswärtigen Amt zugestellt werden.

175.

Protestnote der irischen Gesandtschaft in Berlin vom 30. April 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung der „Enid" (mit einer für Irland bestimmten Ladung)[2]).

Die irische Gesandtschaft beehrt sich, in folgender Angelegenheit an das Auswärtige Amt heranzutreten:

Laut einer Mitteilung der irischen Regierung wurde der im norwegischen Handelsregister eingetragene Dampfer „Enid", der mit einer Ladung von 1035 t Holzstoff schwedischen Ursprungs von Trondheim nach Dublin fuhr, von einem deutschen Unterseeboot 627 Meilen nördlich von Muckle Slogga in der Nähe der Insel Unst (Shetlands) am 17. Januar 1940 torpediert und versenkt. Die erwähnten 1035 t Holzstoff bildeten die gesamte Ladung des Dampfers, welche gänzlich für die Firma Clondalkin Paper Mills Ltd., eine irische Firma, bestimmt war.

Die irische Gesandtschaft ist von ihrer Regierung beauftragt worden, gegen die Versenkung des obenerwähnten Dampfers, der eine nur für Irland bestimmte Ladung an Bord hatte, zu protestieren und dem Auswärtigen Amt mitzuteilen, daß die irische Regierung sich das Recht vorbehält, für den Verlust Schadensersatz zu fordern.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0156

VIII. „Germaine"

176.

Note der irischen Gesandtschaft in Berlin vom 25. Januar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Versenkung des griechischen Dampfers „Germaine" (mit einer für Irland bestimmten Ladung) durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Die irische Gesandtschaft beehrt sich, auf Ersuchen ihrer Regierung in der nachstehenden Angelegenheit bei dem Auswärtigen Amt vorstellig zu werden:

Die S. S. „Germaine", welche im griechischen Schiffsregister eingetragen ist und am 29. November 1939 von Albany (Vereinigte Staaten von Amerika) mit einer Ladung von ca. 7400 t Mais, für die irische Firma Grain Importers (Eire) Ltd. bestimmt, nach Cork (Irland) fuhr, wurde am 15. Dezember 1939 um 5.50 p. m. G. M. T. in einem Breitengrad von 50° 50′ N und Längsgrad von 12° 14′ W torpediert und sank. Nach einem Bericht, welcher der irischen Regierung übergeben wurde, wurde die S. S. „Germaine" von dem deutschen Unterseeboot „X 3", welches über dieser Markierung noch die Figur einer schwarzen Katze trug, torpediert.

Die irische Gesandtschaft wird von ihrer Regierung ersucht, dies sofort zur Kenntnis des Auswärtigen Amts zu bringen, und sie bittet um schnellste Untersuchung und ausführlichen Bericht über das Versenken der S. S. „Germaine" zur Weitergabe nach Irland.

177.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 2. März 1940 an die irische Gesandtschaft in Berlin auf deren Noten vom 25. Januar und 8. Februar 1940[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der irischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 8. Februar 1940 — Nr. 5/40, betreffend die Versenkung des griechischen Dampfers „Germaine" folgendes mitzuteilen:

Der Dampfer ist nach der bisher vorliegenden Unterlage deshalb versenkt worden, weil der Kommandant des deutschen U-Bootes auf Grund längerer Beobachtung des von dem Dampfer „Germaine" gesteuerten Kurses zu der Überzeugung gelangt war, daß der Dampfer nicht nach Cork fuhr, sondern sich auf direktem Wege nach dem Bristolkanal befand. Es handelt sich also um einen Fall des Artikels 27 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 (RGBl. I S. 1585), der in Übereinstimmung mit Art. 32 und 35 Abs. II der Londoner Erklärung von 1909 bestimmt, daß die Angaben der Schiffspapiere über den Reiseweg des Fahrzeuges und den Ort für die Ausladung des Gutes dann nicht als richtig anzusehen sind, wenn das Fahrzeug von seinem Reiseweg abweicht, ohne sich deswegen hinreichend rechtfertigen zu können.

Die Untersuchung dieses Falles ist noch nicht abgeschlossen, das Auswärtige Amt darf sich daher vorbehalten, auf diese Angelegenheit zurückzukommen, sobald weitere Feststellungen getroffen werden können.

178.

Note der griechischen Gesandtschaft in Berlin vom 31. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Versenkung der „Germaine"[3]).

Die Kgl. Griechische Gesandtschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt nachstehend einen Auszug aus einer eidesstattlichen Versicherung des Kapitäns des durch ein deutsches U-Boot versenkten griechischen Dampfers „Germaine", Nocolos Costalas, abgegeben vor dem zuständigen griechischen Regierungsausschuß in Athen am 8. Januar d. J., zu übermitteln:

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Mit Note vom 8. Februar 1940 wurde eine eidesstattliche Erklärung des Kapitäns der „Germaine" übersandt.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

„Ich war Kapitän des griechischen Dampfers „Germaine", 8515 BRT., beheimatet in Piräus, Eigentum der Reeder S. Kastanos und Söhne. Wir sind am 30. November 1939 von New York abgefahren mit 7400 t Mais, bestimmt für Cork (Irland). Am 15. Dezember, gegen 4.30 Uhr nachmittags, während ich mich in meiner Kajüte befand, gewahrte der wachhabende Offizier N. Kastanos ein U-Boot in einer Entfernung von 1 sm. Das U-Boot trug das Zeichen „X 3" und darüber das Bild einer Katze. Kaum hatte ich davon Nachricht bekommen, als ein Kanonenschuß ertönte, abgegeben offenbar, um uns zum Stoppen zu bringen. Ich bestieg sofort die Kommandobrücke und ordnete das Stoppen der Maschine an. Darauf forderte mich das U-Boot durch Signale auf, mich mit den Schiffspapieren zu ihm zu begeben. Ich bestieg ein Boot und fuhr zu dem U-Boot. Kaum war ich auf dem U-Boot, so sagte mir dessen Kommandant, ohne sich überhaupt die Schiffspapiere anzusehen, er werde den Dampfer versenken. Alle meine Beteuerungen und der Hinweis, daß es sich um ein neutrales Schiff mit Bestimmung zu einem neutralen Hafen handelte, konnten den Kommandanten von seinem Vorhaben nicht abbringen.

Ich eröffnete ihm, daß in den Schiffspapieren die Klausel enthalten sei, wonach es mir verboten war, die Konnossemente zu unterzeichnen, insofern, als Bestimmungshafen ein nicht neutraler Hafen festgesetzt werden sollte. Aber auch diese meine Erklärung war vergebens. Der Kommandant wiederholte mir, er glaube meinen Erklärungen nicht und daß seiner Meinung nach die Ladung für England bestimmt sei. Der Kommandant sagte mir dann, er gebe mir zehn Minuten Zeit, um das Schiff verlassen zu können. Ich machte ihn darauf aufmerksam, daß ich mindestens eine Viertelstunde benötigte, um zu dem Dampfer zurückzugelangen. Nachdem der Kommandant sich mit den anderen Offizieren verständigt hatte, gab er mir eine Frist von 20 Minuten, um das Schiff zu verlassen. Ich bat ihn darauf, das Zeichen der Gefahr radiotelegraphisch geben zu dürfen. Er verweigerte dies anfänglich, jedoch gab er meinem inständigen Bitten nach unter der Bedingung, daß ich telegraphierte, daß der Dampfer infolge eines Zusammenstoßes mit einem anderen Dampfer versänke. Der Kommandant machte mich darauf aufmerksam, daß, wenn ich ein Telegramm anderen Inhalts funken würde, er uns sofort versenken würde.

Unter diesen Bedingungen morste ich zu dem Dampfer zurück und befahl, die Boote hinabzulassen, nachdem ich obiges Telegramm gefunkt hatte.

Nachdem wir uns ca. 500 m vom Dampfer entfernt hatten, versenkte das U-Boot unseren Dampfer durch einen Torpedoschuß.

Die Versenkung fand 90 sm gegen 2620 vom Leuchtturm Fastnet, d. h. auf 51° 11′ N und 11° 56′ W Länge statt.

Infolge unseres Funkspruches erschien vier Stunden darauf ein englischer Torpedobootzerstörer namens „Wanderer", welcher uns aufnahm und nach vier Tagen, d. h. am 19. Dezember, in Liverpool an Land setzte."

Indem die Kgl. Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt obiges zur Kenntnis bringt, behält sie sich vor, seinerzeit Schadensersatzansprüche geltend zu machen.

H1572-0157

IX. „Gertrud Bratt"

179.

Protestnote des schwedischen Gesandten in Berlin vom 26. September 1939 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen gegen die Versenkung des schwedischen Dampfers „Gertrud Bratt" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, der deutschen Regierung folgendes mitzuteilen:

Der schwedische Dampfer „Gertrud Bratt" ist am 24. September 1939 auf der Reise von Norköpping nach England von einem deutschen U-Boot etwa 12 Distanzminuten südlich von der norwegischen Küste (Jomfruland) torpediert worden. Die Königlich Schwedische Regierung muß gegen diese Maßnahme Protest einlegen. Die Mitteilungen, die die Königlich Schwedische Regierung über die deutsche Banngutliste erhalten hat, haben nicht Veranlassung zu der Annahme gegeben, daß das Schiff Gefahr laufen würde, versenkt zu werden. Die Königlich Schwedische Regierung darf außerdem hervorheben, daß die Torpedierung erfolgt ist, obwohl die Möglichkeit vorhanden gewesen wäre, in einer dem Völkerrecht entsprechenden Form die Fortsetzung der Reise nach England zu verhindern, ohne das Schiff zu zerstören.

Die Königlich Schwedische Regierung behält sich und den in Frage kommenden Berechtigten alle Ansprüche betreffend Schadensersatz und Entschädigung vor, die sich als begründet erweisen können.

180.

Mitteilung des Auswärtigen Amts vom 30. September 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine über den schwedischen Protest betreffend die Versenkung der „Gertrud Bratt"[2]).

Die Königlich Schwedische Gesandtschaft hat am 26. September die aus den beiden Anlagen ersichtlichen Mitteilungen gemacht.

Bei Überreichung dieser Mitteilungen ist dem schwedischen Gesandten mündlich geantwortet worden, daß nach den hiesigen Formationen der Dampfer „Gertrud Bratt" Holz oder Zellstoff an Bord gehabt habe, Waren, die unter die Sammelposition der Ziffer 12 des Art. 1 des Gesetzes vom 12. September 1939 zur Änderung der deutschen Prisenordnung fielen. Die Frage der Rechtmäßigkeit der Versenkung des Schiffes unterliege dem Urteil der deutschen Prisengerichte. Für einen Protest durch die schwedische Regierung liege daher kein Anlaß vor.

(Aufzeichnung der schwedischen Gesandtschaft in Berlin vom 13. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend u. a. die Versenkung der „Gertrud Bratt"[3]).

(Aufzeichnung des deutschen Auswärtigen Amts vom 18. Oktober 1939 an die schwedische Gesandtschaft in Berlin in Erwiderung u. a. auf deren Aufzeichnung vom 13. Oktober 1939 und auf die Protestnote des schwedischen Gesandten in Berlin vom 26. September 1939[4]).

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Siehe unten Nr. 196.
[4]) Siehe unten Nr. 197.

H1572-0158

H1572-0159

X. „Gun"

181.

Protestnote des schwedischen Gesandten in Berlin vom 4. Oktober 1939 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen gegen die Versenkung des schwedischen Dampfers „Gun" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Der schwedische Dampfer „Gun" ist am 30. September 1939 in der Nordsee vor der dänischen Küste von einem deutschen U-Boot torpediert worden. Die Ladung des Dampfers war ausschließlich für Belgien bestimmt. Diese Torpedierung ist demgemäß unter Umständen erfolgt, die den Umständen im Falle der Torpedierung des Dampfers „Nyland" entsprechen.

Unter Bezugnahme auf mein Schreiben vom 29. September, in dem ich gegen die Torpedierung des Dampfers „Nyland" Protest eingelegt habe[2]), bin ich jetzt beauftragt, im Namen der Königlich Schwedischen Regierung aus Anlaß der Torpedierung des Dampfers „Gun" entsprechenden Protest einzulegen und entsprechende Ansprüche vorzubehalten.

(Aufzeichnung der schwedischen Gesandtschaft in Berlin vom 13. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend u. a. die Versenkung der „Gun"[3]).

(Aufzeichnung des deutschen Auswärtigen Amts vom 18. Oktober 1939 an die schwedische Gesandtschaft in Berlin in Erwiderung u. a. auf deren Aufzeichnung vom 13. Oktober 1939 und auf die Protestnote des schwedischen Gesandten in Berlin vom 4. Oktober 1939[4]).

182.

Aufzeichnung der schwedischen Gesandtschaft in Berlin vom 28. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt in Erwiderung auf dessen Aufzeichnung vom 18. Oktober 1939[5]).

Betreffend die Versenkung des schwedischen Dampfers „Gun" wird hervorgehoben, daß die von deutscher Seite in diesem Zusammenhang vorgebrachten Behauptungen schwedischerseits immer noch bestritten werden. Die schwedische Regierung wird in kurzer Zeit auf die Angelegenheit zurückkommen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Siehe unten Nr. 190.
[3]) Siehe unten Nr. 196.
[4]) Siehe unten Nr. 197.
[5]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0160

183.

Note des schwedischen Gesandten in Berlin vom 6. November 1939 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen betreffend die Versenkung der „Gun"[1]).

Unter Bezugnahme auf den bezüglich der Versenkung des schwedischen Dampfers „Gun" zwischen der Königlich Schwedischen Gesandtschaft und dem Auswärtigen Amt stattgefundenen Schriftwechsel und mündlichen Meinungsaustausch beehre ich mich, Euer Excellenz in der Anlage eine beglaubigte Übersetzung des Protokolls über die vom Rathausgericht zu Göteborg aufgenommene Seeverklarung über die Versenkung ergebenst zu überreichen.

Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, daß die Königlich Schwedische Regierung die Behauptung, daß die „Gun" versucht habe, das Unterseeboot zu rammen, zurückweisen muß. Erhaltenem Auftrage gemäß darf ich anheimstellen, daß, nachdem die zuständigen deutschen Behörden von dem Inhalt des Seeverklarungsprotokolls Kenntnis genommen haben, die vom Unterseebootsbefehlshaber getroffenen Maßnahmen von deutscher Seite zum Gegenstand einer erneuten Prüfung gemacht werden möchten.

184.

Antwortnote des Staatssekretärs des deutschen Auswärtigen Amts vom 21. Februar 1940 an den schwedischen Gesandten in Berlin auf dessen Note vom 6. November 1939[2]).

Auf Ihr an den Herrn Reichsminister des Auswärtigen gerichtetes Schreiben vom 6. November 1939, betreffend die Versenkung des schwedischen Dampfers „Gun", beehre ich mich, Ihnen die am 4. Oktober 1939 gemachte Aussage des Kommandanten des deutschen U-Bootes, das die „Gun" versenkt hat, in Abschrift mitzuteilen. Nach Empfang der mit Ihrem vorbezeichneten Schreiben übersandten Unterlagen ist der Kommandant des deutschen U-Bootes unter Vorhalt dieser Unterlagen erneut und eidlich vernommen worden; weiter wurde eine Reihe von Besatzungsmitgliedern desselben deutschen U-Bootes unter Vorhalt dieser Unterlagen eidlich vernommen. Diese Aussagen sind gleichfalls in der Anlage beigefügt. Aus militärischen Gründen sind in den Anlagen die Bezeichnungen des deutschen U-Bootes und die Namen der vernommenen Besatzungsmitglieder gestrichen worden.

Das mit Pulver und Munition geladene Schiff „Gun" war dem anhaltenden deutschen Kriegsfahrzeug bereits durch seine Position 15 km südlich der norwegischen Südküste und dadurch, daß es nicht Kurs auf Belgien, sondern west-nordwestlichen Kurs auf Schottland hielt, verdächtig vorgekommen. Jede ungewöhnliche Bewegung des Dampfers konnte daher leicht als beabsichtigter Widerstand gegen die prisenrechtliche Untersuchung durch das deutsche U-Boot gedeutet werden.

Aus den Aussagen der deutschen U-Boot-Besatzung ergibt sich, daß das deutsche U-Boot nach Anhalten des Dampfers „Gun" in einer Entfernung von etwa 500 m rechtwinklig vor diesem lag; weiter ergibt sich aus diesen Aussagen, daß der Dampfer nach dem Anhalten ohne ersichtlichen äußeren Grund plötzlich auf das deutsche U-Boot zugefahren und dann erst rückwärts gefahren ist. Hierzu wird besonders auch auf die Aussage des Ersten Steuermanns der „Gun", John Henrikson (Seite 11—14 der mit Ihrem Schreiben überreichten Aufzeichnung), und des Matrosen Nyström (Seite 32—35 ebenda) verwiesen, welche die deutschen Aussagen vollauf bestätigen. Nach den Aussagen der deutschen U-Boot-Besatzung und ihrem ganzen äußeren Verhalten bei dem Anfahren des Dampfers „Gun" auf das deutsche U-Boot zu, kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die deutsche Besatzung auf Grund der eben geschilderten, von der Schiffsleitung der „Gun" angeordneten Bewegung des Dampfers im Zeitpunkt der Begegnung der beiden Schiffe unter dem Eindruck eines beabsichtigten Rammversuches stand. Auch die Aussagen der beiden ebengenannten schwedischen Besatzungsmitglieder berechtigen zu dem Schluß, daß im Augenblick des Anfahrens der „Gun" auf das rechtwinklig vor ihr liegende U-Boot zu, bei der deutschen Schiffsbesatzung der Eindruck eines Rammversuches entstehen mußte.

Da die von der Leitung der „Gun" angeordneten Schiffsbewegungen darauf hindeuteten, daß es auf Anwendung von Gewalt abgesehen sei, durfte sich der deutsche U-Boot-Kommandant für befugt halten, gegen den drohenden gewaltsamen Widerstand nach Artikel 36 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 (RGBl. T. I, S. 1588) seinerseits Gewalt anzuwenden. Er durfte sich aus demselben Grunde auch für berechtigt halten, den Dampfer „Gun", dessen Einbringung in einen deutschen Hafen unzweckmäßig und unsicher erschien, gemäß Absatz 1 des Artikels 73 der Prisenordnung zu zerstören.

Unter diesen Umständen liegt für die Reichsregierung kein Anlaß vor, von Ihrer mit Verbalnote am 18. Oktober 1939 / R 24937 / mitgeteilten Auffassung abzuweichen, daß ein Grund für den eingelegten Protest sowie für die vorsorglich angemeldeten Schadensersatzansprüche nicht gegeben ist. Sollten aber die Berechtigten trotzdem Schadensersatzansprüche für begründet halten, so steht es ihnen frei, diese vor dem Prisenhof in Hamburg geltend zu machen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

XI. „Gustav Adolf" und „Vistula"

185.

Note des schwedischen Geschäftsträgers in Berlin vom 31. Oktober 1939 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen gegen die Versenkung der schwedischen Dampfer „Vistula" und „Gustav Adolf" durch deutsche Unterseeboote[1]).

Der schwedische Dampfer „Vistula" ist am 8. Oktober 1939 zirka 40 Seemeilen nordost der Shetlandinseln von einem deutschen Unterseeboot versenkt worden. Es muß angenommen werden, daß der Schiffer und acht Mann der Bemannung ums Leben gekommen sind. Weiterhin ist der schwedische Dampfer „Gustav Adolf" am 20. Oktober 1939 an ungefähr derselben Stelle von einem deutschen Unterseeboot versenkt worden. Unter Hinweis auf die von dem Königlich Schwedischen Gesandten bereits gemachten Schritte anläßlich der Versenkung schwedischer Handelsschiffe, lege ich im Namen der Königlich Schwedischen Regierung gegen das Vorgefallene bestimmten Protest ein. Was besonders die Versenkung des Dampfers „Vistula" betrifft, wünscht die schwedische Regierung hervorzuheben, daß, soweit aus bisher eingegangenen Auskünften zu ersehen ist, die auf die Sicherstellung der Bemannungen abzielenden Bestimmungen des am 6. November 1936 in London gezeichneten Protokolls, betreffend das Verhalten von Unterseebooten etc. gegenüber Handelsschiffen, nicht beachtet worden sind.

Die schwedische Regierung erlaubt sich der Erwartung Ausdruck zu geben, daß die deutsche Regierung sich veranlaßt sehen wird, anläßlich der Versenkungen der beiden obenerwähnten Schiffe Schadensersatz und Entschädigung zu leisten.

186.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 8. Januar 1940 an die schwedische Gesandtschaft auf deren Note vom 31. Oktober 1939[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Schwedischen Gesandtschaft im Anschluß an die Verbalnote vom 31. Oktober 1939 — RS 3/39 —, betreffend die schwedischen Schiffe „Vistula" und „Gustav Adolf", mitzuteilen, daß nach Bericht der zuständigen inneren Stelle der Dampfer „Vistula" am 8. Oktober und der Dampfer „Gustav Adolf" am 22. Oktober durch deutsche Seestreitkräfte versenkt worden sind.

Nach dem Bericht des Kriegsschiffkommandanten ist das Schiff „Vistula" an dem genannten Tage angehalten und untersucht worden. Das Schiff beförderte Stahlwaren und Holzprodukte; sein Bestimmungshafen war Hull. Es sollte danach noch weitere britische Häfen anlaufen. Die gesamte Ladung der „Vistula" war unbedingtes Banngut im Sinne des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 — RGBl. I, S. 1750. Das Schiff unterlag daher gemäß Art. 28 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 — RGBl. I, S. 1585 — der Aufbringung und Einziehung. Da die Einbringung der „Vistula" in einen deutschen Hafen den Erfolg der Unternehmungen, in denen das deutsche Kriegsschiff begriffen war, beeinträchtigt hätte, durfte der Dampfer gemäß Art. 73 Abs. 2 der Prisenordnung zerstört werden. Vor der Zerstörung begab sich die Besatzung des Dampfers in zwei Boote, von deren Seefestigkeit und ordnungsgemäßem Zustand sich der Kommandant des deutschen Kriegsschiffes überzeugte. Nach Überlassung von ausreichendem Proviant wurden beide Boote bei günstigen Wetterverhältnissen zur Fahrt zur Nordostküste Shetlands, die sichtbar war, entlassen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0161

Das schwedische Handelsschiff „Gustav Adolf" wurde am 20. Oktober angehalten und untersucht. Es beförderte 711 t Sulfitzellulose und 300 t Papier; sein Bestimmungshafen war Bristol. Die Ladung des Dampfers „Gustav Adolf", darunter Sulfitzellulose, die nach Wert, Umfang und Gewicht mehr als die Hälfte der Ladung ausmachte, war als unbedingtes Banngut im Sinne des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 — RGBl. I, S. 1750 — anzusehen. Das Schiff unterlag daher gemäß Art. 28 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 — RGBl. I, S. 1585 — der Aufbringung und Einziehung. Da die Einbringung der „Gustav Adolf" in einen deutschen Hafen den Erfolg der Unternehmungen, in denen das deutsche Kriegsschiff begriffen war, beeinträchtigt hätte, durfte der Dampfer gemäß Art. 73 Abs. 2 der Prisenordnung zerstört werden. Vor der Versenkung hatte sich die Besatzung in die Rettungsboote begeben, die dann in die Nähe eines norwegischen Dampfers geschleppt wurden, der die Besatzung der „Gustav Adolf" aufnahm.

Aus dem vorstehenden Sachverhalt ergibt sich, daß die deutsche Regierung den von der Königlich Schwedischen Gesandtschaft am 28. Oktober eingelegten Protest nicht als begründet ansehen kann. Die Versenkung beider Schiffe ist im Einklang mit dem internationalen Recht und unter voller Beachtung der Bestimmungen der deutschen Prisenordnung vorgenommen worden. Auch die Regeln über die Unterseebootkriegführung sind beachtet worden. Wenn trotz der Aussetzung der Besatzung der „Vistula" in seetüchtigen Rettungsbooten bei günstigen Wetterverhältnissen und in Sicht der Küste der Schiffer und acht Mann der Besatzung um das Leben gekommen sind, so bringt die deutsche Regierung ihr lebhaftes Mitgefühl für den Verlust zum Ausdruck, der Schweden durch den Tod dieser Seeleute entstanden ist. Die deutsche Regierung kann aber eine Pflicht zum Schadensersatz nicht anerkennen.

H1572-0162

XII. „Inverliffey"

187.

Note des iriſchen Geſchäftsträgers in Berlin vom 8. November 1939 an das deutſche Auswärtige Amt betreffend die Verſenkung des unter iriſcher Flagge fahrenden britiſchen Dampfers „Inverliffey" durch ein deutſches Unterſeeboot[1]).

Die S. S. „Inverliffey" wurde am 11. September ca. 270 Meilen westsüdwestlich von Lands End gegen 13.30 Uhr von einem deutschen U-Boot versenkt. Die Mannschaft wurde von dem amerikanischen Tankschiff „R. G. Stewart" unter Mithilfe des deutschen U-Bootes aufgenommen. Nach Aussagen des Kapitäns des S. S. „Inverliffey" soll das Schiff zur Zeit der Torpedierung die irische Flagge geführt haben.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie es möglich machen könnten, einen Bericht über diese Versenkung von dem Kapitän des deutschen U-Bootes zu bekommen, und danke Ihnen im voraus verbindlichst für Ihre Bemühungen.

188.

Antwortnote des deutſchen Auswärtigen Amts vom 6. Dezember 1939 an die iriſche Geſandtſchaft in Berlin auf deren Note vom 8. November 1939[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der irischen Gesandtschaft auf das Schreiben vom 8. November 1939, betreffend die Versenkung des britischen Dampfers „Inverliffey", folgendes mitzuteilen:

Der Befehlshaber des deutschen Kriegsschiffes, das den Dampfer „Inverliffey" versenkt hat, hat seinerzeit über den Hergang bei der Versenkung wie folgt berichtet:

Der Dampfer „Inverliffey" wurde angehalten, machte dabei einen Fluchtversuch und gebrauchte seine Funkeinrichtung. Der Kapitän kam an Bord des U-Bootes, ohne die Ladungspapiere mitzubringen. Er gab auf Befragen an, für London bestimmt zu sein und Öl zu führen. Der Tanker wurde daraufhin versenkt, die Besatzung wurde durch den in der Nähe befindlichen USA.-Tanker „Stewart" aufgenommen.

H1572-0163

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

XIII. „Nidarholm"

189.

Protestnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 15. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des norwegischen Dampfers „Nidarholm" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Königlich Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Am 12. Februar d. J. wurde der norwegische Dampfer „Nidarholm" außerhalb der Küste von Irland torpediert; die Position des Schiffes war etwa 50° 45′ nördlicher Breite und 14° westlicher Länge. Das Schiff war 3482 BRT. groß und hatte eine Besatzung von 25 Mann; das Schiff wurde versenkt auf der Reise von Tampa via Halifax nach Liverpool, mit einer Ladung von Stückgut.

Am 12. Februar, um 8.20 Uhr, erhielt die „Nidarholm" von einem Unterseeboot drei Warnschüsse; die Rettungsboote wurden sofort ins Wasser hinabgelassen, und die Besatzung ruderte vom Schiff weg. Weder der Kapitän noch die Mannschaft konnten etwas retten; die Schiffspapiere und alle persönlichen Sachen gingen verloren. Etwa um 9 Uhr wurde das Schiff von einem Torpedo versenkt, der mittschiffs traf. Das Unterseeboot fuhr dann um die Rettungsboote herum, und zwei Granaten wurden abgeschossen, die in unmittelbarer Nähe der Rettungsboote explodierten.

Nachdem die beiden Rettungsboote in hochgehender See und bei zunehmender Kälte etwa neun Stunden lang herumgetrieben waren, wurden sie von einem anderen norwegischen Schiff gerettet. Die Geretteten haben erklärt, daß in der Nacht, nachdem sie gerettet wurden, der Wind sich steigerte und der Seegang sich derart vergrößerte, daß es ihnen sehr schwergefallen wäre, die Nacht in den Rettungsbooten durchzuhalten.

Die Versenkung der „Nidarholm" ist im Widerspruch mit den Regeln des Völkerrechts erfolgt, weil das Schiff ohne vorherige Untersuchung torpediert worden ist. Weiter liegt eine offene Verletzung des Völkerrechts darin, daß das Schiff versenkt wurde, ohne daß das Unterseeboot im voraus die Besatzung und die Schiffspapiere in Sicherheit brachte, wie es in den im Londoner Protokoll vom 6. November 1936 für den Unterseebootkrieg festgesetzten Bestimmungen vorgeschrieben ist, welchem Protokoll sich die deutsche Regierung angeschlossen hat. In diesem Protokoll ist ausdrücklich vorgeschrieben, daß die Rettungsboote nicht als ein sicherer Ort angesehen werden, „es sei denn, daß die Sicherheit der Bemannung bei den herrschenden See- und Wetterverhältnissen, durch die Nähe von Land oder durch die Anwesenheit eines anderen Schiffes — welches in der Lage ist, sie an Bord zu nehmen — gewährleistet ist."

Wie aus dem Obenstehenden hervorgeht, waren diese Bedingungen, als die „Nidarholm" torpediert wurde, bei weitem nicht erfüllt, und es ist nur auf glückliche Umstände zurückzuführen, daß kein Mitglied der Bemannung als Folge der Versenkung sein Leben verloren hat.

Gegen die Art und Weise, in welcher gegen die „Nidarholm" vorgegangen wurde, sieht sich die Königlich Norwegische Regierung veranlaßt, einen scharfen und ernsten Protest einzulegen, und sie muß sich vorbehalten, Anspruch auf Ersatz für all den durch die Versenkung verursachten Schaden zu erheben.

Die norwegische Regierung darf erwarten, daß die deutsche Regierung dafür Sorge tragen wird, daß erforderliche Schritte gegenüber dem Kapitän des betreffenden Unterseebootes unternommen werden anläßlich der völkerrechtswidrigen Handlungen, die er sich hat zuschulden kommen lassen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0164

XIV. „Nyland"

190.

Proteſtnote des ſchwediſchen Geſandten in Berlin vom 29. September 1939 an den deutſchen Reichsminiſter des Auswärtigen gegen die Verſenkung des ſchwediſchen Dampfers „Nyland" durch ein deutſches Unterſeeboot[1]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, der deutschen Regierung folgendes mitzuteilen:

Am 28. September 1939 wurde der schwedische Dampfer „Nyland" von einem deutschen U-Boot vor der norwegischen Küste, etwa 15 Distanzminuten nordwest von Tananger, torpediert. Die Ladung war ausschließlich für Belgien bestimmt. Schon aus dem Grunde, weil die Ladung ausschließlich für ein neutrales Land bestimmt war, ist es ausgeschlossen, daß sie als Banngut betrachtet werden kann. Infolgedessen muß die Versenkung des Schiffes als in offensichtlichem Widerspruch zum Völkerrecht stehend erachtet werden.

Ich lege im Namen der Königlich Schwedischen Regierung ernsten Protest gegen das Vorgefallene ein.

Die Königlich Schwedische Regierung behält sich und den in Frage kommenden Berechtigten alle Ansprüche betreffend Schadensersatz und Entschädigung vor, die sich als begründet erweisen können.

191.

Verlautbarung der deutſchen Botſchaft in Brüſſel vom 2. Oktober 1939 über die Verſenkung der „Nyland"[2]).

La presse belge a commenté la nouvelle que le cargo suédois « Nyland » fut coulé par un sous-marin allemand, en faisant valoir que son chargement était destiné pour la Belgique.

L'Ambassade d'Allemagne est autorisée à communiquer à ce sujet ce qui suit:

La cargaison du « Nyland » était destinée avant le début de la guerre pour l'Angleterre. Cela ressort des documents qui prévoyaient des destinataires anglais. Le sous-marin allemand a donc agi conforme aux règles de la guerre maritime. Le cas sera examiné selon les prescriptions de l'ordonnance allemande sur les prises devant le tribunal compétent de prise.

(Aufzeichnung der ſchwediſchen Geſandtſchaft in Berlin vom 13. Oktober 1939 an das deutſche Auswärtige Amt betreffend u. a. die Verſenkung der „Nyland"[3]).

(Aufzeichnung des deutſchen Auswärtigen Amts vom 18. Oktober 1939 an die ſchwediſche Geſandtſchaft in Berlin in Erwiderung u. a. auf deren Aufzeichnung vom 13. Oktober 1939 und auf die Proteſtnote des ſchwediſchen Geſandten in Berlin vom 29. September 1939[4]).

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Siehe unten Nr. 196.
[4]) Siehe unten Nr. 197.

H1572-0165

192.

Antwortnote des Staatssekretärs des deutschen Auswärtigen Amts vom 15. November 1939 an den schwedischen Gesandten in Berlin auf dessen Protestnote vom 29. September 1939[1]).

Auf Ihr an den Herrn Reichsaußenminister gerichtetes Schreiben vom 29. September 1939, betreffend den schwedischen Dampfer „Nyland", beehre ich mich, Ihnen folgendes mitzuteilen:

Der Dampfer „Nyland" ist am 28. September 1939 von einem deutschen Kriegsschiff versenkt worden. Das Schiff führte als Ladung Eisenerz, das nach Ziff. 12 in Verbindung mit Ziff. 1—5 des Art. 1 des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 als Banngut gilt, wenn es für das feindliche Gebiet bestimmt ist.

Der Dampfer „Nyland" hat früher fast ausschließlich Erz nach Workington in Westengland gefahren; auch die bei der Anhaltung an Bord befindliche Eisenerzladung war ursprünglich nach Workington bestimmt. Erst am 27. September 1939 bekam das Schiff Weisung, nach Antwerpen auszulaufen und erhielt von der Reederei entsprechende neue Papiere, die aber nicht das Datum ihrer Ausstellung (27. 9. 1939) angeben, sondern auf den 30. August 1939 zurückdatiert waren. Schon dieser Umstand bewußt unrichtiger Datumsangabe sowie das Fehlen der Gesundheits- und Zollpapiere mußten bei einem Schiff, das bisher fast ausschließlich Erz nach England gefahren hatte, Verdacht erregen. Hinzu kam, daß keines der Papiere mit einem Stempel oder sonst einem behördlichen Zeichen versehen war. Verdächtig erschien ferner, daß der Dampfer vor und beim Anhalten nicht in Richtung Belgien, sondern 220°—230° und damit auf die mittelenglische Küste steuerte. Dazu kam dann entscheidend der Umstand, daß bei der Durchsuchung des Kapitäns-Raumes durch den Prisenoffizier in einem abgesonderten Fach des Schreibtisches — getrennt von allen übrigen Papieren — ein Telegramm gefunden wurde, das dem Kapitän Weisung gab, vor Antwerpen Ramsgate in Kent (England) anzulaufen; es hat folgenden Wortlaut:

134 Goteborg CG 85 37/36 25 1300 =

Nyland Brolsen Stavanger =
Aaberopa Vaart Dagstelegram Grandesbergsbolaget Sender Eder Idag Nya Konossement och Manifest utvisande Lasten for Belgisk Reknings stop Nar dessa Dokument emmotagits vilket Berakna Bl 1 Onsdag Avgaa via Ramsgate Till Antwerpen Erkann Telegrammet = Brostrom +

Damit war der Beweis erbracht, daß das Schiff vor der Erreichung des neutralen Hafens (Antwerpen) einen feindlichen Hafen (Ramsgate) berühren sollte; hiermit war die feindliche Bestimmung des unbedingten Banngutes im Sinne der Ziffer 3 des Art. 23 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 nachgewiesen.

Das Schiff, dessen Eisenerzladung nach Gewicht, Wert und Umfang mehr als die Hälfte der gesamten Ladung ausmachte, unterlag daher gemäß Art. 28 der deutschen Prisenordnung der Aufbringung und Einziehung. Zur Zerstörung des Schiffes mußte ausnahmsweise deshalb geschritten werden, weil das aufbringende deutsche Kriegsschiff ein Prisenkommando, das die Einbringung des Schiffes hätte übernehmen können, nicht für längere Zeit entbehren konnte. Unter diesen Umständen hätte die Einbringung den Erfolg der Unternehmungen, in denen das aufbringende deutsche Kriegsschiff begriffen war, beeinträchtigt. Da außerdem die Einziehung des Dampfers „Nyland" mit Sicherheit zu erwarten gewesen wäre, waren die Voraussetzungen, unter denen gemäß Art. 73 Abs. 2 der deutschen Prisenordnung eine Zerstörung zulässig ist, gegeben.

Die Versenkung des Schiffes „Nyland" ist demnach rechtmäßig erfolgt. Der im Auftrage Ihrer Regierung eingelegte Protest kann daher nicht als begründet anerkannt werden.

Sollten die in Frage kommenden Berechtigten trotz dieses Sachverhalts der Ansicht sein, daß sie Anspruch auf Entschädigung haben, so steht es ihnen frei, diese gemäß der Prisengerichtsordnung vom 28. August 1939 im prisengerichtlichen Verfahren geltend zu machen und sich zu diesem Zweck an den Reichskommissar beim Prisenhof in Hamburg zu wenden.

H1572-0166

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0167

XV. „Pajala"

193.

Protestnote des schwedischen Gesandten in Berlin vom 19. Februar 1940 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen gegen die Versenkung des schwedischen Motorschiffes „Pajala" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, Euer Excellenz folgendes mitzuteilen:

Das schwedische Motorschiff „Pajala" ist am 18. Januar nachmittags nördlich von Schottland ohne vorherige Untersuchung oder Warnung von einem Unterseeboot torpediert worden. Das Schiff, das bei der Torpedierung Kirkwall anlaufen sollte, befand sich auf der Reise von Buenos Aires nach Göteborg mit einer Ladung von Mais, Kleie und Ölkuchen.

Da es in Anbetracht der Umstände keinem Zweifel unterliegen kann, daß das Unterseeboot deutscher Nationalität war, legt die Königlich Schwedische Regierung bei der deutschen Regierung gegen diesen Übergriff Protest ein und behält sich alle Rechte vor.

194.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 30. März 1940 an die schwedische Gesandtschaft in Berlin auf die Protestnote vom 19. Februar 1940[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Schwedischen Gesandtschaft auf die Note vom 19. Februar 1940 betreffend die Versenkung des schwedischen Motorschiffes „Pajala" folgendes mitzuteilen:

Am 18. Januar versenkte ein deutsches Unterseeboot nördlich von Schottland ein schwedisches, als Tanker angesprochenes Schiff, das von einem britischen Kriegsschiff geleitet war. Es ist anzunehmen, daß es sich bei diesem Schiff um das schwedische M. S. „Pajala" handelte. Eine prisenrechtliche Untersuchung konnte der deutsche Kommandant nicht vornehmen, weil das geleitende feindliche Kriegsschiff mit Waffengewalt gegen das Unterseeboot vorging.

Auf die von dem Herrn schwedischen Gesandten bei der Übergabe der Note mündlich angegebene Erklärung, nach Ansicht der schwedischen Regierung sei durch diese Versenkung das Londoner U-Boot-Protokoll verletzt worden, muß darauf hingewiesen werden, daß von der Verpflichtung zur besonderen Rücksichtnahme auf die Besatzung vor Versenkung eines Kauffahrteischiffes nach den Bestimmungen des Protokolls die Fälle ausgenommen sind, in denen aktiver Widerstand gegen die Anhaltung und Durchsuchung geleistet wird. Dabei wird nicht unterschieden, ob dieser Widerstand von dem Kauffahrteischiff selbst oder von einem geleitenden Kriegsschiff ausgeht.

Die deutsche Regierung bedauert, unter diesen Umständen den von der Königlich Schwedischen Regierung eingelegten Protest nicht als begründet anerkennen zu können und muß alle Ansprüche auf Schadensersatz zurückweisen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0168

XVI. „Silesia"

195.

Aufzeichnung der schwedischen Gesandtschaft vom 3. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Versenkung des schwedischen Dampfers „Silesia" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

In einer am 26. September 1939 dem Herrn Unterstaatssekretär Dr. Woermann überreichten Aufzeichnung hat der Königlich Schwedische Gesandte mitgeteilt, daß die „schwedische Regierung soeben von der Torpedierung eines weiteren schwedischen Handelsschiffes auf der Reise von Schweden nach England Kenntnis erhalten hätte." Ebenfalls wurde in der Aufzeichnung mitgeteilt, daß die schwedische Regierung sich bezüglich der Torpedierung dieses Schiffes alle Ansprüche vorbehielte.

Bezugnehmend auf diese Aufzeichnung teilt der Königl. Schwedische Gesandte mit, daß der Name des betreffenden Handelsschiffes „Silesia" ist, und daß dieses Schiff am 25. September 1939 auf der Reise von Göteborg nach Hull außerhalb der norwegischen Küste, etwa 45 Seemeilen nordwestlich des Leuchtturmes Egerö torpediert wurde.

196.

Aufzeichnung der schwedischen Gesandtschaft in Berlin vom 13. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Versenkung der schwedischen Dampfer „Gertrud Bratt", „Gun", „Nyland" und „Silesia" durch deutsche Unterseeboote[2]).

Die Königlich Schwedische Regierung hat durch den schwedischen Gesandten in Berlin Proteste eingelegt und sich sowie den in Frage kommenden Berechtigten alle Ansprüche betreffend Schadensersatz und Entschädigungen vorbehalten, durch Note vom 26. September bezüglich der Torpedierung des schwedischen Dampfers „Gertrud Bratt", durch Aufzeichnungen vom 26. September und 3. Oktober bezüglich der Torpedierung des schwedischen Dampfers „Silesia", durch Note vom 29. September bezüglich der Torpedierung des schwedischen Dampfers „Nyland", durch Note vom 4. Oktober bezüglich der Torpedierung des schwedischen Dampfers „Gun".

Im Auftrage seiner Regierung, die bisher keine Antwort auf ihre obenerwähnten Schritte erhalten hat, gibt der schwedische Gesandte der Hoffnung Ausdruck, daß die deutsche Regierung in der Lage sein wird, der schwedischen Regierung baldigst nähere Mitteilungen in den erwähnten Angelegenheiten zu machen. Er spricht namens seiner Regierung die Erwartung aus, daß die deutsche Regierung sich veranlaßt sehen wird, anläßlich der Versenkungen Schadensersatz und Entschädigung zu leisten.

Der schwedische Gesandte erinnert in diesem Zusammenhang auch daran, daß die Behauptungen, die deutscherseits über die Umstände bei der Versenkung des Dampfers „Gun" vorgebracht worden sind, von schwedischer Seite bestritten werden. In diesem Fall sowie in den übrigen Fällen behält sich die schwedische Regierung vor, auf Grund der Verklarungen, die in üblicher Weise bezüglich der Versenkungen aufgenommen worden sind, später zurückzukommen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0169

197.

Aufzeichnung des deutschen Auswärtigen Amts vom 18. Oktober 1939 an die schwedische Gesandtschaft in Berlin in Erwiderung auf deren Aufzeichnungen vom 26. und 29. September und 4. und 13. Oktober 1939 betreffend die Versenkung der „Gertrud Bratt", „Gun", „Nyland" und „Silesia"[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Schwedischen Gesandtschaft auf die Aufzeichnungen vom

a) 26. September betreffend den schwedischen Dampfer „Gertrud Bratt",

b) 26. September und 3. Oktober betreffend den schwedischen Dampfer „Silesia",

c) 29. September betreffend den schwedischen Dampfer „Nyland",

d) 4. Oktober betreffend den schwedischen Dampfer „Gun"

sowie auf die Aufzeichnung vom 13. Oktober betreffend die vier vorstehend genannten schwedischen Dampfer das Folgende mitzuteilen:

Das Auswärtige Amt hat die vorstehend bezeichneten Aufzeichnungen an die zuständigen inneren Stellen weitergegeben und darf sich eine Äußerung nach Abschluß der eingeleiteten Ermittlungen vorbehalten.

Hinsichtlich des Dampfers „Gun" geht — wie bereits mündlich am 4. Oktober zum Ausdruck gebracht worden ist — aus der Meldung des deutschen Kriegsschiffkommandanten hervor, daß dieser Dampfer versenkt wurde, nachdem einwandfrei festgestellt worden war, daß er das anhaltende Kriegsschiff zu rammen versuchte. Hinsichtlich dieses Dampfers kann das Auswärtige Amt daher nicht anerkennen, daß ein Grund für den mit der Aufzeichnung vom 4. Oktober 1939 eingelegten Protest vorlag.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

S. 411.

XVII. „Sliedrecht"

198.

Protestnote der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 6. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des niederländischen Motorschiffes „Sliedrecht" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Die Kgl. Niederländische Gesandtschaft beehrt sich, im Auftrage ihrer Regierung dem Auswärtigen Amt folgendes zu unterbreiten:

Auf Grund der Erklärung von Überlebenden des niederländischen Motortankschiffes „Sliedrecht" (Direktion van Ommeren's Scheepvaartbedrijf in Rotterdam) ist dieses Fahrzeug auf dem Wege von Abadan (Persischer Golf) nach Drontheim mit einer Ladung Dieselöl, Benzin und Petroleum, bestimmt für Norwegen, ungefähr 200 Meilen südlich von Rockall und 150 Meilen westlich von Irland, am 16. November d. J. um 20 Uhr 30 durch ein Unterseeboot angehalten worden. Durch Leuchtmorsezeichen des Unterseebootes wurde die „Sliedrecht" aufgefordert, ein Boot mit den Schiffspapieren zu senden. Diesem wurde stattgegeben. Das Unterseeboot war, wie sich herausstellte, deutscher Nationalität. Nach Prüfung der Schiffspapiere hat der Kommandant des Unterseebootes unter Mitteilung, daß die Papiere beim deutschen Generalkonsulat in Holland zurückgeholt werden könnten, der Besatzung eine halbe Stunde Zeit gegeben, um in die Boote zu gehen, unter Mitteilung, daß das Schiff torpediert werden würde. Die Frage, ob die Besatzung an Bord des Unterseebootes genommen werden könnte, wurde verneinend beantwortet. Nachdem das Boot wieder zur „Sliedrecht" zurückgekehrt war, ist auch der Kapitän und die übrige Besatzung in die Boote gegangen und das Schiff torpediert worden.

Der Erste Steuermann und vier Mitfahrende sind am 23. November in bedauernswürdigem Zustande in Schottland gelandet, von den übrigen 26 Mitgliedern der Besatzung ist bisher niemand gefunden worden und müssen sie höchstwahrscheinlich als umgekommen betrachtet werden.

Auf Grund dieser Tatsachen ersucht die Gesandtschaft die deutsche Regierung, eine Untersuchung anstellen und Maßnahmen gegen den Kommandanten des Unterseebootes, der sich dieser Tat schuldig gemacht hat, treffen zu wollen. Der Kommandant hat unschuldige Angehörige eines neutralen Landes in offenen Booten, und dies noch dazu in einer schlechten Jahreszeit, auf hoher See den Gefahren der See preisgestellt und dadurch ihren Tod verursacht.

Außerdem steht die Vernichtung der „Sliedrecht" im Widerspruch zum Londoner Protokoll vom 22. April 1930, welches die Regeln bezüglich des Auftretens der Unterseeboote gegenüber Handelsschiffen enthält (welchem Protokoll Deutschland am 23. November 1936 beigetreten ist), da ungenügende Maßnahmen für die Sicherheit der Besatzung getroffen wurden.

Aus diesen Gründen ist die Gesandtschaft beauftragt worden, im Namen der niederländischen Regierung gegen die Vernichtung der „Sliedrecht" und die Behandlung der Mitfahrenden in formellster Weise zu protestieren und mitzuteilen, daß die niederländische Regierung sich die Geltendmachung ihrer Rechte bezüglich des Verlustes von Menschenleben und auch im übrigen vorbehält.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 8.

H1572-0170

199.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 25. Januar 1940 an die niederländische Gesandtschaft in Berlin auf deren Protestnote vom 6. Dezember 1939[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Niederländischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 6. Dezember 1939 — Nr. 7452/75 H — mitzuteilen, daß nach dem Bericht des deutschen Kriegsschiffkommandanten der Dampfer „Sliedrecht" am 16. November 1939 angehalten worden ist. Er hatte als Ladung Leichtbenzin, Kerosin und Gasöl. Seine urkundliche Bestimmung war Norwegen. Er hatte sich jedoch am 10. November 1939 schriftlich verpflichtet, den feindlichen (britischen) Hafen Kirkwall anzulaufen. Diese Verpflichtung lautete:

„Detaining Office,

Gibraltar,

10th November 1939.

Copies to:

Naval Secretary,

Contraband Control Officer, Gibraltar.

UNDERTAKING

s. s. „Sliedrecht"

(Dutch Ship).

I, CORNELIS BOER, Master of the Dutch Steamship „Sliedrecht" hereby undertake in consideration of my ship being released from Gibraltar to proceed with all my cargo direct to Kirkwall.

Dated the 10th day of November 1939

C. BOER.

Master."

Da nach dieser Verpflichtungserklärung das niederländische Fahrzeug einen feindlichen Hafen berühren sollte, bevor es den neutralen Hafen erreichte, wohin das Gut urkundlich bestimmt war, galt die feindliche Bestimmung der nach Ziffer 10 Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 (RGBl. I S. 1751) als unbedingtes Banngut anzusehenden Ladung gemäß Ziffer 3 Artikel 23 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 (RGBl. I S. 1585) als nachgewiesen.

Das Fahrzeug unterlag, da seine Ladung zu mehr als der Hälfte aus unbedingtem Banngut bestand, nach Ziffer 1 Absatz 2 des Artikels 14 der Prisenordnung der Aufbringung und der Einziehung. Da die Einbringung des Schiffes in einen deutschen Hafen das deutsche Kriegsschiff einer Gefahr ausgesetzt und den Erfolg der Unternehmungen, in denen es begriffen war, beeinträchtigt hätte, so durfte, weil mit der Einziehung des Dampfers „Sliedrecht" mit Sicherheit zu rechnen war, der Dampfer gemäß Artikel 73 der deutschen Prisenordnung zerstört werden.

Vor der Zerstörung hat der Kommandant die Besatzung des holländischen Schiffes in die Rettungsboote gehen lassen, da nach der Gesamtwetterlage, insbesondere den See- und Windverhältnissen, die Schiffsboote als ein sicherer Aufenthalt für die Besatzung des Schiffes anzusehen waren. Es wehte ein leichter NW-Wind mit Stärke 2. Es herrschte leichte Dünung und sehr gute Sicht. Das Seegebiet, in dem der Dampfer „Sliedrecht" versenkt wurde, ist zudem sehr stark befahren; der Kommandant durfte daher nach seiner festen Überzeugung damit rechnen, daß die Schiffsbesatzung in kürzester Zeit von anderen Schiffen aufgenommen werden würde. Er hat für die Besatzung des Dampfers „Sliedrecht" mehrere Male SOS-Rufe mit genauem Standort abgegeben. Diese Rufe sind von anderen Stationen wiederholt worden. Nach der Lautstärke der Wiederholer mußte der Kommandant annehmen, daß andere Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe seien. Nach etwa zweistündigem Aufenthalt in der Nähe der Boote der „Sliedrecht" sah dann auch der deutsche Kriegsschiffkommandant dunkle Schatten im Osten auftauchen. Da er annahm, daß es die Schatten von Fahrzeugen seien, die auf seine SOS-Rufe herangekommen waren und daß sie die Schiffsbesatzung der „Sliedrecht" aufnehmen würden, hielt er die Sicherheit der „Sliedrecht"-Besatzung für ausreichend gewährleistet. Da der deutsche Kriegsschiffkommandant weiter vermutete, daß es sich bei den herankommenden Fahrzeugen um feindliche Schiffe handle, ist er mit seinem Schiff abgelaufen.

Der Kommandant des deutschen Kriegsschiffes hat demnach alles getan, was für ihn unter den gegebenen Umständen möglich war, um das Leben der Schiffsbesatzung sicherzustellen. Wenn trotz seiner Bemühungen niederländische Seeleute ihr Leben verloren haben sollten, so bedauert die deutsche Regierung dies aufrichtig, sie kann aber im Hinblick auf den vorstehend geschilderten Sachverhalt den eingelegten Protest und die vorsorglich angemeldeten Schadensersatzansprüche nicht als begründet anerkennen.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 9.

H1572-0171

200.

Antwortnote der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 4. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt auf dessen Antwortnote vom 25. Januar 1940[1]).

Unter Bezugnahme auf die Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 25. Januar 1940, RS 226/40, betreffend die Torpedierung des niederländischen Dampfers „Sliedrecht", teilt die Kgl. Niederländische Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt auftragsgemäß folgendes mit:

In der Verbalnote der deutschen Reichsregierung wird behauptet, daß der Unterseebootkommandant alles getan hat, was für ihn unter den gegebenen Umständen zu tun möglich war, um das Leben der Schiffsbesatzung sicherzustellen. Zur Unterstützung dieser Behauptung wird angeführt, daß der Kommandant die Besatzung in die Rettungsboote habe gehen lassen, da nach der Gesamtwetterlage, insbesondere den See- und Windverhältnissen, die Schiffsboote als ein sicherer Aufenthalt für die Besatzung anzusehen waren. Es habe ein leichter NW-Wind mit Stärke 2 geweht, eine leichte Dünung und sehr gute Sicht geherrscht. Das Seegebiet, in dem der Dampfer „Sliedrecht" versenkt wurde, sei sehr stark befahren, und der Kommandant habe daher nach seiner festen Überzeugung damit rechnen dürfen, daß die Besatzung in kürzester Zeit von anderen Schiffen aufgenommen werden würde. Er habe für die Besatzung des Dampfers „Sliedrecht" mehrere Male SOS-Rufe mit genauem Standort abgegeben, und diese Rufe seien von anderen Stationen wiederholt worden. Nach der Lautstärke der Wiederholungen habe der Kommandant annehmen müssen, heißt es weiter, daß andere Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe seien. Nach etwa zweistündigem Aufenthalt habe denn auch der Unterseebootkommandant dunkle Schatten im Osten auftauchen sehen, und in der Annahme, daß es sich dabei um die Silhouetten von auf seine SOS-Rufe herankommenden Schiffen handle, die die Besatzung des Dampfers „Sliedrecht" aufnehmen würden, habe er die Sicherheit der „Sliedrecht"-Besatzung auch für ausreichend gewährleistet gehalten; da er weiter vermutete, daß es sich bei den herankommenden Schiffen um feindliche Fahrzeuge handle, habe er sich entfernt.

Die niederländische Regierung kann diese Ausführungen nicht als eine Rechtfertigung des Unterseebootkommandanten betrachten und somit nicht als einen Grund, aus dem die deutsche Regierung von der Verantwortlichkeit enthoben ist.

Nach dem Text des Londoner Protokolls von 1936 (im Augenblick dabei die Prinzipien des internationalen Rechts und der Menschlichkeit selbst, die dessen Grundlage bilden, beiseite lassend) darf ein Kriegsschiff ein Handelsfahrzeug nicht vernichten, wenn es nicht zuvor die Passagiere, die Besatzung und die Schiffspapiere in Sicherheit, „en lieu sûr", gebracht hat. Dabei werden Schiffsboote nicht als ein sicherer Aufenthalt betrachtet, es sei denn, daß die Sicherheit der Passagiere und der Besatzung, unter Berücksichtigung des Zustandes des Meeres und der Luft, durch die Nähe des Festlandes oder durch die Anwesenheit eines anderen Fahrzeuges, das imstande ist, sie an Bord zu nehmen, gewährleistet ist. Folgende Vorschrift ist unumgänglich: Das Handelsschiff darf nicht versenkt oder manövrierunfähig gemacht werden, ohne daß vorher die Passagiere, die Besatzung usw. an einen sicheren Ort (en lieu sûr) gebracht worden sind. Folgende Norm muß beobachtet werden: Sind die Passagiere und die Besatzung nicht vorher an einen sicheren Ort gebracht, dann ist das Versenken unerlaubt. Außer durch diese positive ausdrückliche Regel, der ausnahmslos zu gehorchen ist, wird sicherheitshalber noch durch eine supplementäre negative Regel unmöglich gemacht, daß behauptet werden könnte, daß der Vorschrift Folge geleistet sei, indem man Passagiere und Besatzung in die Schiffsboote habe gehen lassen. Nur ausnahmsweise, wenn durch die Nähe des Festlandes oder die Anwesenheit eines anderen Fahrzeuges, das imstande ist, sie an Bord zu nehmen, unter Berücksichtigung des Zustandes des Meeres und der Luft, die Sicherheit der Passagiere und der Besatzung gewährleistet ist, können Schiffsboote als ein sicherer Aufenthalt im Sinne des Protokolls gelten. Deutlich geht hieraus hervor, daß diese Ausnahme nur dann gilt, wenn es feststeht, daß die Sicherheit der Besatzung und der Passagiere durch die Tatsachen gewährleistet ist.

Eine Annahme oder eine sich auf gewisse Hinweise stützende Erwartung, daß diese Sicherheit besteht, ist keineswegs ausreichend. Bezüglich der verschiedenen, für die Annahme der Sicherheit des Aufenthaltes in Schiffsbooten notwendigen Faktoren macht die niederländische Regierung darauf aufmerksam, daß die Torpedierung ungefähr 200 Meilen südlich von Rockall und 150 Meilen westlich von Irland, also auf hoher See, sehr weit vom Festlande entfernt, stattfand; daß nach der vom Ersten Steuermann des Dampfers „Sliedrecht" abgegebenen Schiffserklärung eine hohe NO-Dünung und abwechselnde westliche Dünung herrschten, Wind NO, Windstärke ungefähr 4 (diese hohe Dünung wird durch die Tatsache bestätigt, daß es große Mühe kostete, ein Boot auszusetzen. Aus demselben Grunde wurde dazu nicht das Werkboot, sondern ein Rettungsboot verwendet und mußte, bevor nach dem Unterseeboot gefahren werden konnte, eine große Kiste u. a. mit Notsignalen, einem Teil des Proviantes sowie Segeln und Schiffskarten aus dem Boot entfernt werden).

Die Torpedierung fand abends statt, wodurch die Möglichkeit, von eventuellen fremden Schiffen gesehen zu werden, bedeutend geringer wurde. Der in der Verbalnote des Auswärtigen Amts angeführte Umstand, daß der Unterseebootkommandant SOS-Rufe abgegeben und daß deren Wiederholung von anderen Schiffen zur Annahme geführt habe, daß andere Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe seien, und daß er auch geglaubt habe, die Schatten von Schiffen zu sehen, genügt keineswegs, um die Verantwortlichkeit des Unterseebootkommandanten

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 10. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0172

H1572-0173

und der deutschen Regierung für seine Handlung aufzuheben. Wie es sich auch immer mit den Beobachtungen des Unterseebootkommandanten verhält, derartige Vermutungen über die Anwesenheit anderer Schiffe in der Nähe gewähren keineswegs die Sicherheit, die durch das Londoner Protokoll verlangt wird, falls die Zerstörung erlaubt sein soll. Der Umstand, daß das Unterseeboot sich nach Angabe seines Kommandanten noch etwa zwei Stunden nach der Torpedierung in der Nähe der Boote des Dampfers „Sliedrecht" aufgehalten habe, während der Kommandant nachher glaubte, Schatten von Schiffen zu sehen, beweist — mag auch dieser Aufenthalt in der Nähe des Torpedierungsortes im Interesse der Schiffbrüchigen beabsichtigt gewesen sein —, daß er zur Zerstörung in einem Augenblick geschritten ist, in dem die Sicherheit der Besatzung keineswegs, nicht einmal durch eine angenommene Anwesenheit anderer Schiffe, gewährleistet war. Die Regel des Londoner Protokolls fordert, daß die Sicherheit von Passagieren und Besatzung vor der Vernichtung gewährleistet ist. Wenn diese Forderung nicht erfüllt ist, ist die Zerstörung unerlaubt.

Nach der Schiffserklärung ist das Schiffsboot, in dem der Erste Steuermann mit vier Kameraden Platz genommen hatte, noch 24 Stunden in der Nähe des Wracks geblieben, u. a. gerade weil man hoffte, daß das Wrack die Aufmerksamkeit anderer Schiffe auf sich ziehen würde. Es kamen aber keine fremden Schiffe in die Nähe. Die vom Unterseebootkommandanten vorgebrachte Annahme, daß fremde Schiffe, die den SOS-Ruf empfangen hatten, in der Nähe waren, wird also durch die Tatsachen widerlegt.

Welcher Annahme der Unterseebootkommandant auch immer gewesen sein mag, daß die Sicherheit der Passagiere und der Besatzung des Dampfers „Sliedrecht" nicht gewährleistet war, ist durch die Tatsachen unumstößlich bewiesen worden, denn es sind ja nicht weniger als 26 von ihnen infolge des Zustandes, in den sie die Handlung des Unterseebootkommandanten versetzt hat, ums Leben gekommen. Die Tatsachen sprechen hier für sich selbst.

Die äußerst kurze Frist von 30 Minuten, die den Passagieren und der Besatzung zum Verlassen des Schiffes eingeräumt wurde, hat womöglich den Zustand, in dem sie sich in den Booten befanden, noch verschlimmert. Diese 30 Minuten, die dem Schiffsboot gelassen wurden, um vom Unterseeboot nach Prüfung der Schiffspapiere zum Dampfer „Sliedrecht" zurückzukehren, gaben diesem Boot nicht die Gelegenheit, noch Inventar einzuschiffen, da man von diesen 30 Minuten schon 25 benötigte, um das Schiff wieder zu erreichen und sich aus Furcht, mittorpediert zu werden, genötigt sah, sich sofort vom Schiff zu entfernen. Die Torpedierung hat, nachdem die übrige Besatzung gewarnt worden war, dann in Wirklichkeit 20 Minuten später, d. h. um 21.50, stattgefunden.

Abgesehen davon, daß daher die Torpedierung unter den Umständen, unter denen sie geschah, im Hinblick auf die Behandlung, der die Passagiere und die Besatzung ausgesetzt wurden, gegen das Londoner Protokoll von 1936 verstößt, ist sie nach Ansicht der niederländischen Regierung auch aus dem Grunde unrechtmäßig, weil das Schiff nicht der Beschlagnahme unterlag. Auch wenn man die Zerstörung neutraler Prisen nicht unter allen Umständen als unrechtmäßig betrachtet — und nach Ansicht der niederländischen Regierung ist die Zerstörung eines neutralen Handelsschiffes nur ganz ausnahmsweise erlaubt —, so ist es doch stets Bedingung, daß das Schiff jedenfalls vom Prisengericht eingezogen sein würde. Die Ladung des Dampfers bestand aus Benzin, Kerosin und Gasöl und war bestimmt für die neutralen Häfen Trondheim und Svolvaer. Sie war konsigniert an die dort ansässige norwegische Gesellschaft Norsk Braendselolje A. S. Es bestand die Gewähr, daß die Ladung für den Gebrauch in Norwegen bestimmt war und nicht wieder ausgeführt werden würde. Das Schiff enthielt somit keine Bannware. Von einem Recht zur Beschlagnahme des Dampfers war also nicht die Rede, und nach völkerrechtlichen Prinzipien bestand in keinem Falle ein Recht zur Zerstörung des Dampfers.

Indem die niederländische Regierung jeden Vorbehalt bezüglich der völkerrechtlichen Rechtskraft der Bestimmung des Artikels 73 der deutschen Prisenordnung macht, stellt sie fest, daß auch die Bedingung, die die Prisenordnung im Artikel 73 für die Zerstörung stellt, nämlich daß die Einziehung des Schiffes mit Sicherheit zu erwarten war, nicht erfüllt worden ist.

Die deutsche Regierung ist offenbar der Ansicht, daß der Umstand, daß der Kapitän der „Sliedrecht" sich verpflichtet hatte, Kirkwall, also einen feindlichen Hafen, anzulaufen, ehe er sich nach dem neutralen Hafen begeben würde, ein gültiger Grund für die Beschlagnahme war, weil die feindliche Bestimmung der nach Ziffer 10, Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939, als unbedingtes Banngut anzusehenden Ladung gemäß Ziffer 3 des Artikels 23 der deutschen Prisenordnung als nachgewiesen gelten könne. In diesem Zusammenhange sei erwähnt, daß die Konsequenz, die, falls es sich um den Transport von ihrer Natur nach als unbedingtes Banngut anzusehenden Waren handelt, aus diesem Anlaufen eines feindlichen Hafens innerhalb der Grenzen des Völkerrechts gezogen werden kann, bezüglich eines gezwungenen Anlaufens eines solchen Hafens nicht gelten kann — wie im vorliegenden Falle, in dem das Anlaufen von Kirkwall als eine Fortsetzung des gezwungenen Aufenthaltes in Gibraltar zu betrachten ist.

Außerdem fehlt im vorliegenden Falle jeder wirkliche Grund, der zur Vermutung einer feindlichen Bestimmung und damit zur Annahme der Berechtigung der Beschlagnahme führen könnte, wenn das Schiff auf dem Wege zum neutralen Bestimmungsort einen Hafen einer kriegführenden Macht anläuft. Ein solcher Grund wäre entweder die betrügerische Absicht, die Waren — wenn auch die Papiere als Bestimmung Norwegen angaben — auf feindlichem Gebiete zu verkaufen, oder die Wahrscheinlichkeit, daß die Ladung während des Aufenthaltes im feindlichen Hafen vom Gegner requiriert werden würde. Für die Annahme einer betrügerischen Absicht lag keinerlei Grund vor, während der soeben angedeutete Fall von Requisition im gegenwärtigen Kriege überhaupt nicht vorgekommen ist. Zu einer Annahme mit so weitreichenden Folgen bestand nicht der geringste Anlaß.

Bei alledem muß in Erwägung gezogen werden, daß die Folgen, die gemäß dem Völkerrecht bezüglich der Beschlagnahmeberechtigung eines Schiffes mit dem Anlaufen des Hafens einer kriegführenden Macht vor dem neutralen Bestimmungshafen verbunden werden können, an eine beschränkte Liste von Waren, die tatsächlich als absolutes Banngut angesehen werden dürfen, gebunden sein müssen. Die weitreichenden Folgen, die zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Umfang der Banngutladung und der ausnahmeweisen Zerstörbarkeit des Schiffes in Artikel 49 der Londoner Deklaration (1909) mit dem absoluten Umstand der Beschlagnahmeberechtigung der Ladung im Falle von Artikel 31 verbunden wurden, wurden deshalb nur mit Rücksicht auf die beschränkte Liste der als unbedingtes Banngut anzusehenden Waren anerkannt. Diese Auffassung ist vollkommen rationell. Es ist naturgemäß nicht möglich, das Recht der kriegführenden Mächte anzuerkennen, mittels einer Erweiterung des Begriffes „unbedingtes Banngut" auf andere Waren, die ebensogut eine friedliche wie eine militärische Bestimmung haben können, die Konsequenzen auf so weitgehende Folgen wie ein Zerstörungsrecht auf Grund einer Annahme auszudehnen. Wie weit eine nur ausnahmsweise anzuerkennende Annahme wie die vorliegende sich erstreckt, ist augenfällig, wenn man bedenkt, daß im Falle des Dampfers „Sliedrecht" der vollständige Beweis vorlag, daß das Öl in der Tat von Anfang an für den internen Verbrauch Norwegens bestimmt war. Besser als jegliches Beispiel ist dieser Fall geeignet zu zeigen, daß im Augenblick der Anhaltung niemals über das Recht zur Beschlagnahme entschieden werden kann, und daß die alte Regel, daß erst vor dem Prisengericht endgültig über die Beschlagnahmeberechtigung entschieden werden kann, noch immer gültig bleibt, so daß auch aus diesem Grunde die Zerstörung von Prisen nur ganz ausnahmsweise gestattet werden kann. Eine derartige Ausnahme läßt sich hier mit Fug und Recht nicht konstruieren.

Die Unzulässigkeit der Zerstörung eines Schiffes auf Grund des Umstandes, daß es, dazu vom anderen kriegführenden Staat gezwungen, einen seiner Häfen anlaufen muß, bevor es sich nach dem neutralen Bestimmungsort begeben darf, ist noch augenscheinlicher, wenn man folgendes bedenkt:

Wäre das Schiff unter britischer Prisenbesatzung gefahren, so hätte es nicht aus diesem Grunde vom Unterseeboot aufgebracht und von einem deutschen Prisengericht eingezogen werden können und hätte es a fortiori nicht zerstört werden können. Das Unterseeboot hätte nur das Recht gehabt, die Prisenbesatzung festzunehmen, und das aufgebrachte Schiff wäre frei gewesen. Jetzt, wo das Schiff (in casu der Dampfer „Sliedrecht") nicht unter Prisenbesatzung fuhr, sondern zwangsweise seinen Kurs nach Kirkwall genommen hatte, kann gewiß nicht ein sich weiter erstreckendes, sondern im Gegenteil nur ein sich weniger weit erstreckendes Recht bestanden haben, das Schiff zu erbeuten oder zu zerstören.

Es würde eine unerträgliche Folge für die neutrale Schiffahrt sein, wenn der Umstand, daß bezüglich eines neutralen Schiffes von einem der kriegführenden Staaten Zwang ausgeübt wird, einen bestimmten Hafen anzulaufen, dem anderen kriegführenden Staat das Recht geben würde, gegen dieses Schiff Gewalttaten, wie Zerstörung, zu verüben.

201.

Protestnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 13. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung der „Sliedrecht" (mit einer für Norwegen bestimmten Ladung)[1]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Königlich Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Das niederländische Motortankschiff „Sliedrecht" wurde am 16. November 1939 von einem deutschen Unterseeboot versenkt, während sich das Schiff auf der Reise von Abadan nach Norwegen mit einer Ladung von Benzin, Petroleum und Gasöl, welche insgesamt für inländischen Verbrauch bestimmt war, befand.

Die norwegische Regierung kann durchaus keine völkerrechtliche Grundlage für die Versenkung dieser auf einem neutralen Schiff für Norwegen bestimmten Ladung finden. Die norwegische Regierung muß deshalb einen bestimmten Protest gegen diese Versenkung erheben, die zum Nachteil der für Norwegen lebensnotwendigen Zufuhr, aus der die Ladung bestand, erfolgte.

H1572-0174

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0175

XVIII. „Songa"

202.

Protestnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 12. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des norwegischen Dampfers „Songa" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Königlich Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Von der Reederei des norwegischen Dampfers „Songa" ist der Königlich Norwegischen Regierung mitgeteilt worden, daß dieser Dampfer am 22. Januar d. J. auf der Reise von den Vereinigten Staaten von Amerika nach Rotterdam/Antwerpen mit einer Ladung von Stückgut von einem deutschen Unterseeboot versenkt wurde. Gegen diese Versenkung eines neutralen Schiffes auf der Reise von einem neutralen Hafen nach einem neutralen Hafen sieht sich die Königlich Norwegische Regierung veranlaßt, einen scharfen Protest einzulegen, und behält sich vor, später Anspruch auf Ersatz für den ökonomischen Schaden, der durch diese Versenkung norwegischen Interessen zugefügt worden ist, zu erheben.

Nach den bei den norwegischen Behörden vorliegenden Mitteilungen geht weiter hervor, daß das betreffende deutsche Unterseeboot die Besatzung des Schiffes sich selbst überlassen hat, in zwei Rettungsbooten weit draußen im Atlantischen Ozean, mit der Folge, daß die Besatzung fünf Tage gebraucht hat, ehe sich dieselbe in Sicherheit bringen konnte. Die Folge war, daß mehrere Mitglieder der Besatzung, als diese gerettet wurde, so erschöpft waren, daß sie ins Krankenhaus eingeliefert werden mußten.

Gegen die Behandlung, der die Besatzung des Dampfers ausgesetzt gewesen ist, und die in geradem Widerspruch steht mit den im Londoner Protokoll vom 6. November 1936 für den Unterseebootkrieg festgesetzten Bestimmungen — welchem Protokoll sich die deutsche Regierung angeschlossen hat — sieht sich die Königlich Norwegische Regierung veranlaßt, ebenso einen scharfen Protest einzulegen. Die Königliche Regierung behält sich ebenfalls vor, Anspruch auf Ersatz oder Genugtuung für die Besatzung zu erheben für die Leiden, die dieselbe hat durchmachen müssen, und für eventuellen künftigen Schaden, den sich die Besatzung als Folge dieser Leiden zugezogen haben könnte.

Die Königlich Norwegische Regierung darf erwarten, daß die deutsche Regierung dafür Sorge tragen wird, daß erforderliche Schritte gegenüber dem Kapitän des betr. Unterseebootes unternommen werden anläßlich der völkerrechtswidrigen Handlungen, die er sich hat zuschulden kommen lassen.

Wenn weitere Auskünfte bei den norwegischen Behörden eingehen, werden diese von der Königlich Norwegischen Regierung der deutschen Regierung zugestellt werden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0176

XIX. „Steinstad"

203.

Protestnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 26. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des norwegischen Dampfers „Steinstad" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Königlich Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Am 15. Februar 1940 wurde der norwegische Dampfer „Steinstad" außerhalb der Westküste Irlands von einem Unterseeboot torpediert. Das Schiff war auf der Reise von der Türkei nach Norwegen mit einer Ladung von Chromerz. Die Bemannung erhielt den Befehl, in die Rettungsboote zu gehen, und wurde auf dem offenen Meer hinterlassen. Das eine Rettungsboot hat das Land nicht erreicht, sondern ist mit allen Insassen, 12 Mann, verschwunden. Das andere Rettungsboot hat nach einem harten Kampf während fünf Tagen (127 Stunden) in stürmischer See das Land erreicht. 11 Mann waren dann am Leben, aber sehr erschöpft, und der zwölfte Mann in diesem Rettungsboot — der Kapitän der „Steinstad" — war am 16. Februar über Bord geschlagen und ertrank.

Diese Tatsachen gehen aus dem über den Untergang der „Steinstad" abgehaltenen Seeverhör hervor; eine Übersetzung ins Deutsche dieses Seeverhörs folgt anbei.

Gegen diese Versenkung, die in offenbarem Widerspruch mit den im Londoner Protokoll vom 6. November 1936, Punkt 2, enthaltenen Bestimmungen erfolgt ist, und für die auch keine, aber auch gar keine völkerrechtliche Grundlage vorlag, sieht sich die Königlich Norwegische Regierung veranlaßt, einen ernsten Protest einzulegen. Der Dampfer „Steinstad" befand sich auf der Reise zwischen zwei neutralen Staaten mit einer Ladung (Chromerz), die ausschließlich für die Aktiengesellschaft Björlefossen in Norwegen bestimmt war. Es war sogar eine Garantie der norwegischen Regierung dafür gegeben, daß die Ladung nicht wiederausgeführt werden würde.

Die norwegische Regierung behält sich vor, jeglichen Anspruch auf Schadensersatz und Genugtuung für die Verluste von Menschenleben zu erheben sowie Anspruch auf Entschädigung für das Schiff und die Ladung. Die Königlich Norwegische Regierung muß auch dringend bitten, daß erforderliche Schritte gegen den verantwortlichen deutschen U-Boot-Kapitän unternommen werden und darf bitten, von diesen Schritten in Kenntnis gesetzt zu werden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0177

XX. „Suzon"

204.

Protestnote der belgischen Botschaft in Berlin vom 18. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des belgischen Dampfers „Suzon" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

L'Ambassade de Belgique a l'honneur de rapporter au Gouvernement du Reich les circonstances dans lesquelles, d'après le dossier établi par les enquêteurs, fut torpillé le navire belge »Suzon«, de 2400 tons appartenant à l'armement Goossens.

Le 1er octobre à 18 h. 45 ce navire reçut un avertissement d'un sous-marin allemand; il fut coulé deux minutes après dès que l'équipage fut descendu dans les canots de sauvetage.

Mais cet équipage ne pouvait être considéré comme en sécurité, suivant la règle 2 du procès verbal signé à Londres le 6 novembre 1936, concernant la guerre sous-marine.

Abandonné loin des côtes et en l'absence de tout bâtiment en mesure de prendre les rescapés à bord, l'équipage dut voguer durant 5 heures avant de trouver de secours.

L'Ambassade de Belgique a été chargée par son Gouvernement de protester auprès du Gouvernement du Reich contre de torpillage du navire belge »Suzon« et la façon dont fut négligée l'application des règles du procés-verbal précité.

205.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 19. November 1939 an die belgische Botschaft in Berlin auf deren Protestnote vom 18. Oktober 1939[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Belgischen Botschaft auf die Verbalnote vom 18. Oktober — B. I Nr. 12943 — und vom 6. November — B. I Nr. 13632 — betreffend die Versenkung des belgischen Dampfers „Suzon" mitzuteilen, daß nach einem Bericht der zuständigen inneren Stelle der genannte Dampfer am 1. 10. 1939 in der Biscaya von einem deutschen Kriegsschiff versenkt worden ist.

Nach dem Bericht des Kriegsschiffkommandanten hatte der Dampfer „Suzon" der Aufforderung zu stoppen keine Folge geleistet, sondern versucht, sich durch Zickzackkurs und Fahrterhöhung der prisenrechtlichen Untersuchung zu entziehen. Weiter hatte der Dampfer trotz der von dem Kriegsschiffkommandanten erteilten Weisung, von der F. T.-Einrichtung keinen Gebrauch zu machen, ununterbrochen in stärkster Weise gefunkt („SOS"). Nach einem Schuß vor den Bug verließ die Besatzung unaufgefordert fluchtartig das Schiff und versuchte, sich zu entfernen.

Das Schiff führte Grubenholz nach England. Der Dampfer unterlag nach den Bestimmungen der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 und des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 der Aufbringung, seine Einziehung war aus zwei Gründen mit Sicherheit zu erwarten; einmal, weil er unbedingtes Banngut (Ziffer 12 und 10 des Gesetzes vom 12. 9. 1939)führte, das für das feindliche Gebiet bestimmt war und nach Wert, Gewicht und Umfang mehr als die Hälfte der Ladung ausmachte (Art. 28 Prisenordnung), dann aber vor allem auch deshalb, weil es durch das verbotswidrige funkentelegraphische Signalgeben eine feindselige Unterstützung begangen hatte (Art. 39 Ziff. 3 und Art. 40 der Prisenordnung).

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

Da die Einbringung der „Suzon" das deutsche Kriegsschiff gerade durch das verbotswidrige Signalgeben der Gefahr feindlicher Gegenwehr ausgesetzt hatte, die Einbringung weiter auch den Erfolg der militärischen Unternehmungen, in denen das Kriegsschiff begriffen war, beeinträchtigen mußte, durfte das Fahrzeug gemäß Art. 73 Abs. 2 der Prisenordnung zerstört werden.

Der Kommandant des deutschen Kriegsschiffes hat bei der Versenkung festgestellt, daß die beiden Rettungsboote groß, seetüchtig und gut ausgestattet waren. Ein holländischer Dampfer teilte zudem gleichzeitig mit, daß er in der Nähe sei und den Dampfer „Suzon" angepeilt habe. Auch die Wetterlage war sehr ruhig. Der Kapitän der „Suzon" war über seinen Standort und Kurs nach Quessant unterrichtet. Eine Gefahr für das Leben der Besatzung lag, wie die eingetretene Rettung bestätigt, nicht vor. Wenn das deutsche Kriegsschiff sich nach der Versenkung der „Suzon" nicht länger um die Besatzung bemühen konnte, so trifft die Verantwortung dafür allein den Kapitän der „Suzon", der durch sein verbotswidriges Signalgeben für das deutsche Kriegsschiff die unmittelbare Gefahr feindlicher Angriffe ausgelöst hatte.

Die deutsche Regierung kann hiernach den von der belgischen Regierung eingelegten Protest weder hinsichtlich der Versenkung des Dampfers „Suzon" noch hinsichtlich der Behandlung seiner Besatzung als begründet ansehen.

H1572-0178

XXI. „Tautmila"

206.

Protestnote der lettischen Gesandtschaft in Berlin vom 7. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Zerstörung des lettischen Dampfers „Tautmila" durch ein deutsches Flugzeug[1]).

Die lettische Gesandtschaft ist vom lettischen Außenministerium beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Der der „Lettischen Schiffahrtsgesellschaft" gehörige lettische Dampfer „Tautmila" hatte am 26. Januar d. J. mit Ballast Rotterdam verlassen, um sich nach Hartlepool zu begeben.

Am 29. Januar passierte der Dampfer um 8.15 Uhr das Feuerschiff „Smith's Knoll". Um 8.45 Uhr näherte sich dem Dampfer ein Flugzeug, das die Erkennungszeichen der deutschen Kriegsflugzeuge trug. Das Flugzeug überflog zunächst den Dampfer, näherte sich ihm dann von neuem und warf zwei Bomben ab. Die Bomben fielen neben dem Dampfer ins Wasser. Das Flugzeug kehrte darauf zurück und warf abermals zwei Bomben ab. Diese trafen den Dampfer, der infolgedessen in Brand geriet. Als der Kapitän sah, daß das Schiff nicht zu retten war, erteilte er den Befehl, die Rettungsboote klar zu machen. Während die Boote hinabgelassen wurden und die Mannschaft in die Boote stieg, wurden vom Flugzeug erneut Bomben auf den Dampfer geworfen.

Von dem Bestand der Mannschaft konnten nur 17 Personen gerettet werden, während die übrigen sieben den Tod gefunden haben.

Da sowohl das Deck des Dampfers als auch seine beiden Bordseiten deutlich sichtbar die lettischen Nationalfarben trugen, so mußte das niedrig fliegende Flugzeug den Dampfer als neutrales Schiff erkennen.

Infolge des Ausgeführten sieht sich die lettische Regierung veranlaßt, gegen die oben geschilderte Belegung des lettischen Dampfers „Tautmila" mit Bomben durch ein deutsches Flugzeug Protest einzulegen und behält sich das Recht vor, Anspruch auf Vergütung des Schadens zu erheben, der sowohl den Eigentümern des ausgebrannten und an Strand geworfenen Dampfers als auch den Hinterbliebenen der Verunglückten und einzelnen Mitgliedern der Mannschaft zugefügt worden ist.

207.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 7. Mai 1940 an die lettische Gesandtschaft auf deren Protestnote vom 7. März 1940[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der lettischen Gesandtschaft auf ihre Verbalnote vom 7. 3. 1940 — Nr. 1124/40 —, betr. den Untergang des lettischen Dampfers „Tautmila", mitzuteilen, daß dieser Dampfer von deutschen Luftstreitkräften in einem Seegebiet angetroffen wurde, in dem andauernd militärische Operationen deutscher und englischer See- und Luftstreitkräfte stattfanden und wo deshalb ständig mit Kampfhandlungen gerechnet werden mußte.

Das Flugzeug, das die „Tautmila" sichtete, war über die Nationalität dieses Schiffes nicht im klaren, zumal die „Tautmila" ohne Flagge fuhr.

Das Flugzeug gab daher zunächst mehrere Warnschüsse mit dem Maschinengewehr ab, um den Dampfer zu veranlassen, anzuhalten und seine Flagge zu zeigen. Das Schiff setzte seine Fahrt fort und machte keine Anstalten, seine Flagge zu hissen. Das Überwachungsflugzeug mußte daher annehmen, daß es sich bei der „Tautmila" um ein getarntes feindliches Hilfskriegsschiff handle, und hat demgemäß den Dampfer mit Bomben angegriffen und versenkt.

Das Auswärtige Amt muß hiernach den von der lettischen Gesandtschaft namens der lettischen Regierung eingelegten Protest zurückweisen und kann auch den in der Verbalnote vom 9. März vorbehaltenen Anspruch auf Vergütung des Schadens nicht als berechtigt anerkennen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0179

H1572-0180

XXII. „Tempo"

208.

Protestnote der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 8. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des norwegischen Dampfers „Tempo" durch deutsche Flugzeuge[1]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Königlich Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Am 3. d. M., früh morgens, wurde der norwegische Dampfer „Tempo" außerhalb Longstone versenkt. Die Position des Dampfers ist folgendermaßen angegeben worden: 55° 59′ nördlicher Breite und 1° 37′ westlicher Länge. Fünf Mitglieder der Besatzung sind ums Leben gekommen.

Nach den vorliegenden Mitteilungen wurde das Schiff von drei deutschen Flugzeugen angegriffen, die viermal das Schiff überflogen und mit Maschinengewehren auf das Schiff feuerten; danach wurden von den Flugzeugen Bomben geworfen, von welchen eine das Achterschiff durchbohrte. Nachdem die Besatzung in die Rettungsboote gegangen war, kamen die Flugzeuge zurück und feuerten auf die Boote.

Die Gesandtschaft beehrt sich, auftragsgemäß ernsten Protest gegen diese völkerrechtswidrigen Handlungen einzulegen und behält sich vor, Anspruch auf vollen Ersatz für den materiellen Schaden sowie für die Verluste von Menschenleben, die durch diese Handlungen verursacht worden sind, zu erheben. Die Gesandtschaft beehrt sich weiter, auftragsgemäß zu bitten, daß Untersuchungen bei der in Frage kommenden Flugzeugabteilung sofort angestellt werden und daß die für diese Handlungen Verantwortlichen zur Verantwortung gezogen werden.

Wenn gerichtliches Seeverhör abgehalten worden ist, werden weitere Auskünfte dem Auswärtigen Amt zugestellt werden.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Die Beantwortung dieser Note ist wegen des inzwischen eingetretenen Kriegszustandes unterblieben.

H1572-0181

XXIII. „Trasyboulos"

209.

Protestnote der griechischen Gesandtschaft in Berlin vom 11. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des griechischen Dampfers „Trasyboulos" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

Die Königlich Griechische Gesandtschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt im Auftrage der Königlichen Regierung mitzuteilen, daß der griechische 3693-t-Dampfer „Trasyboulos" mit einer Steinkohlenladung von England nach Kanada am 30. Oktober des Jahres, zirka zweihundert Seemeilen von der englischen Westküste entfernt, durch ein deutsches U-Boot torpediert und versenkt wurde, und gleichzeitig gegen diese Versenkung Einspruch zu erheben.

Ferner behält sich die Königliche Gesandtschaft vor, Schadensersatzansprüche der Reeder bzw. der Familien der dabei ums Leben gekommenen bzw. verwundeten Besatzungsmitglieder dieses Dampfers seinerzeit bei der Reichsregierung geltend zu machen.

210.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 11. Januar 1940 an die griechische Gesandtschaft in Berlin auf deren Protestnote vom 11. Dezember 1939[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Griechischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 11. Dezember 1939 — Nr. 4993 —, betreffend die Versenkung des griechischen Dampfers „Trasyboulos", mitzuteilen, daß nach Bericht der zuständigen inneren Stelle der genannte Dampfer am 30. Oktober 1939 von einem deutschen Kriegsschiff versenkt worden ist.

Nach der Anhaltung des Schiffes war bei der Untersuchung festgestellt worden, daß die Ladung des Schiffes aus Kohle bestand und nach Halifax (Kanada) bestimmt war. Das Schiff beförderte demnach unbedingtes Banngut im Sinne der Ziff. 10 des Art. 22 des Gesetzes zur Änderung der Prisenordnung vom 12. September 1939 — RGBl. I, S. 1751 —. Diese Ladung war für feindliches Gebiet bestimmt.

Das Schiff unterlag der Aufbringung und Einziehung, da die ganze Ladung aus Banngut bestand (Art. 14 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 — RGBl. I, S. 1585) —.

Die Zerstörung des Schiffes war nach Art. 73 Abs. 2 der deutschen Prisenordnung zulässig, weil die Einziehung des Schiffes mit Sicherheit zu erwarten war und seine Einbringung das deutsche Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der militärischen Unternehmungen, in denen es begriffen war, beeinträchtigen konnte.

Die Besatzung des Dampfers wurde in drei Booten bei günstigen Witterungsverhältnissen zum nächsten Hafen entlassen. Die Seefestigkeit und der ordnungsgemäße Zustand waren von dem Offizier des Dampfers, der die Schiffspapiere überbracht hatte, ausdrücklich bejaht worden. Zur Sicherung der Besatzung wurden außerdem auf den hierfür vorgeschriebenen Wellen Funksprüche mit SOS-Rufen, dem Namen des Dampfers und der Bezeichnung der Versenkungsstelle abgegeben.

Bei diesem Sachverhalt kann die deutsche Regierung weder den erhobenen Einspruch noch etwaige Schadensersatzansprüche als begründet anerkennen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0182

XXIV. „Uruguay"

211.

Protestnote des argentinischen Botschafters in Berlin vom 3. Juni 1940 an das deutsche Auswärtige Amt gegen die Versenkung des argentinischen Dampfers „Uruguay" durch ein deutsches Unterseeboot[1]).

(Übersetzung.)

Am 26. April verließ der vorschriftsmäßig in die argentinische Schiffsmatrikel eingetragene Dampfer „Uruguay" unter der Führung eines argentinischen Kapitäns und argentinischer Schiffsoffiziere Buenos Aires. Die Mehrheit der Besatzung war ebenfalls argentinischer Staatsangehörigkeit. Das Schiff war mit einer Ladung von 5500 t Mais, 500 t Weizen und 500 t Ölkuchen nach dem Hafen Antwerpen unterwegs. Bei Ausbruch des Kriegszustandes zwischen Deutschland und Belgien entschieden sich die Verlader und die Reederei, den Kurs des Schiffes zu ändern. Es gelang, die Ladung im Freistaat Irland zu verkaufen. Durch Funkspruch wurden dem Kapitän des Schiffes Weisungen gegeben, den Hafen Limerick in Irland anzulaufen. Die Weisung wurde ausgeführt und das Schiff nahm nach Anlaufen von San Vicente unmittelbaren Kurs auf seinen neuen Bestimmungshafen. Am 27. Mai erteilte ein deutsches U-Boot, ungefähr um 20 Uhr, dem Schiff, das sich auf der Höhe von Kap Vilano und über 130 Meilen westlich der spanischen Küste befand, die Weisung zu stoppen. Der Kapitän der „Uruguay" folgte sofort dem Befehl und schickte gemäß der in spanischer Sprache erteilten Weisung ein Boot mit den an Bord befindlichen Papieren zum U-Boot. Das gleiche Boot wurde von dem Zweiten Kommandanten des U-Bootes benutzt, um in Begleitung des Ersten Offiziers und verschiedener bewaffneter Matrosen zur „Uruguay" zu kommen. Sobald sie an Bord waren, erhielt die Besatzung der „Uruguay" den Befehl, sich in die beiden zur Verfügung stehenden Rettungsboote zu begeben. Für dieses Manöver und das Wegrudern wurden 25 Minuten zur Verfügung gestellt. Inzwischen begann der Erste Offizier vier Zeitbomben an Bord des Schiffes anzubringen. Nachdem sich die Boote mit der Besatzung entfernt hatten, wurde die Versenkung des Schiffes mit sechs Kanonenschüssen seitens des U-Bootes vervollständigt. Der Besatzung war nicht gestattet worden, ihre Ausrüstung oder andere Sachen und Papiere mit Ausnahme des Schiffstagebuches zu retten. Die beiden Rettungsboote mit ihrer Besatzung trieben diese Nacht und den folgenden Tag auf See, und es kann versichert werden, daß, wenn nicht Hilfe durch französische und spanische Schiffe gekommen wäre, die Besatzung nicht gerettet worden wäre. Noch heute bestehen Zweifel hinsichtlich des Schicksals der Besatzung eines der Boote, über deren Ankunft in Brest widersprechende Nachrichten vorliegen.

Das sind die nackten Tatsachen. Es dürfte wohl kaum nötig sein, die auf diesen Fall anwendbaren Rechtsgrundsätze darzulegen. Es handelt sich um ein Schiff neutraler Flagge, das eine neutrale Ladung nach einem neutralen Hafen brachte, nichts zu fürchten hatte, und dazu noch auf freiem Meer sich in einem Gebiet befand, das von keiner der kriegführenden Parteien als Kriegszone erklärt worden ist, noch mit Minen verseucht oder irgendwie für die friedliche Schiffahrt gefährlich war. Es muß noch darauf hingewiesen werden, daß alle möglichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen worden sind, um den neutralen Charakter des Schiffes, das seine Nationalflagge gehißt hatte, sichtbar zu machen. Auf beiden Seiten des Schiffes waren die argentinischen Farben sowie der Name des Schiffes und sein Heimathafen in großen Buchstaben angebracht, außerdem führte es, um jede Verwechslung auszuschließen, ein Leuchtschild mit der Inschrift: „R. Argentinia". Man kann um so weniger von einer Verwechslung sprechen, als die Versenkung nach vorherigem Verhör der Besatzung und Prüfung der Schiffspapiere erfolgt ist. Es handelt sich also um eine vorsätzliche kriegerische Handlung gegen ein Schiff und das Eigentum einer Macht, die friedliche Beziehungen mit Deutschland unterhalten hat und unterhält.

Auch wenn das Schiff als Bestimmungsort einen Feindhafen gehabt hätte, hätte die Versenkung im Widerspruch zu den Regeln des Völkerrechts gestanden. Nach der „Pariser Konvention", die sowohl für Deutschland als auch für mein Land verpflichtend ist, deckt die Flagge die Ladung. Nach der „Londoner Erklärung", die, obwohl nicht obligatorisch, ein Teil der Doktrin ist, deren Annahme von Deutschland bei Ausbruch des vorherigen Krieges betrieben wurde, können selbst beschlagnahmte Schiffe nicht versenkt werden, sondern müssen nach

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

einem Hafen gebracht werden, um einem Prisengerichtshof überwiesen zu werden (Artikel 48). Nach den Artikeln 49, 50 und 51 ist die Versenkung von Schiffen, die beschlagnahmefähig sind, nur in sehr seltenen Ausnahmefällen gestattet, ein, wie Artikel 51 sagt, „außergewöhnlicher Notfall", und nur zulässig nach „vorheriger Rettung" der an Bord befindlichen Personen und Papiere. Diese Erfordernisse sind nicht berücksichtigt worden. Die Besatzung wurde in zwei Booten ohne mechanische Antriebsmittel ihrem Schicksal überlassen. Sie hatte nur wenig Hoffnung, in diesen Booten an die mehr als 130 Seemeilen entfernte Küste zu gelangen. Nur zufällige Umstände konnten verhindern, daß außer Materialverlusten noch Menschenleben zu beklagen waren. Von Papieren konnte die Besatzung nur das Schiffstagebuch retten. Die von allen Völkern anerkannten Rechtsgrundsätze verurteilen solche Angriffe auf das Leben und Eigentum friedlicher Neutraler, die auf dem freien Meer ihren gesetzlichen Handel treiben.

Nach mir zugegangenen Weisungen unterbreite ich Euer Excellenz den höchst formellen und allerernstesten Protest der argentinischen Regierung wegen dieser schweren Verletzung der argentinischen Flagge und wegen des in Verletzung der Völker- und der Menschenrechte gegen ein argentinisches Schiff verübten Anschlages. Meine Regierung erwartet, daß die Reichsregierung den gerechten und nachhaltigen Protest des argentinischen Volkes in Erwägung ziehen wird, das solche feindlichen Handlungen gegen den Handel und die Flagge einer Nation, die mit Deutschland normale und herzlich freundschaftliche Beziehungen pflegt, weder begreifen noch hinnehmen kann. Sie hofft, daß die deutsche Regierung bei Prüfung und Entscheidung dieses Falles nach den Vorschriften des Völkerrechts vorgehen wird, wie sie es bei ähnlichen Vorkommnissen während des Weltkrieges tat, und daß sie unserer Flagge eine Genugtuung bereiten und für die erlittenen Schäden die Zahlung einer Entschädigung veranlassen wird.

212.

Antwortnote des Staatssekretärs des deutschen Auswärtigen Amts vom 25. Juni 1940 an den argentinischen Botschafter in Berlin auf dessen Protestnote vom 3. Juni 1940[1]).

Auf Ihre Note vom 3. Juni 1940 — Nr. 157 M. A. —, betreffend den argentinischen Dampfer „Uruguay", beehre ich mich, Ihnen folgendes mitzuteilen:

I. Der Bericht des Kommandanten des deutschen Unterseebootes, das den Dampfer „Uruguay" versenkt hat, liegt jetzt vor. Der Bericht ergänzt und berichtigt die Sachdarstellung, die in der Note Euerer Excellenz vom 3. Juni 1940 — Nr. 157 M. A. — enthalten ist, in einer Reihe von Punkten, darunter in einigen Punkten, die für die tatsächliche und rechtliche Beurteilung von entscheidender Bedeutung sind. Der Bericht sagt im einzelnen folgendes:

Das Unterseeboot sichtete den Dampfer „Uruguay" am 27. Mai 1940 gegen 20 Uhr auf etwa 43° 35′ N, 12° W. Das Wetter war stetig mit leichtem Westwind (West zu Süd, Stärke 3) und noch leichterem Seegang (Stärke 2—3). Der Kurs des Dampfers gab keinen sicheren Anhalt über sein Ziel. Es konnte nur mit Sicherheit angenommen werden, daß er nicht nach spanischen oder portugiesischen Häfen bestimmt war. Der Dampfer stand in einem Gebiet, das erfahrungsgemäß viel von den nach Feindländern bestimmten Schiffen und Geleitzügen befahren wird. Er steuerte den gleichen Kurs wie diese. Seine Anhaltung war daher eine selbstverständliche Pflicht des Kommandanten.

Die Anhaltung erfolgte in der üblichen Weise. Das U-Boot setzte Stoppsignal und feuerte einen Schuß vor den Bug der „Uruguay". Der Dampfer stoppte jedoch erst nach dem dritten Schuß. Das U-Boot forderte den Dampfer durch Flaggensignal und Morsespruch auf, seine Papiere zur Einsicht an Bord des U-Bootes zu schicken. Diese Aufforderung wurde aber erst nach langer Zeit und nach mehrmaliger Übermittlung des Morsespruches befolgt. Dieses lange Zögern war für den Kommandanten auffallend, zumal es sich um ein Gebiet handelte, in welchem die Kriegführenden häufig das Prisenrecht ausüben und jedes Schiff daher mit seiner Anhaltung rechnen muß.

Nach den vorgelegten Papieren war die „Uruguay" mit einer an Order gestellten Ladung von Weizen, Mais und Ölkuchen nach dem feindlichen Hafen Antwerpen unterwegs. Die ganze Ladung bestand hiernach aus Waren, welche nach der deutschen Banngutliste (Bekanntmachung vom 12. September 1939 zu Art. 24 der deutschen Prisenordnung vom 29. August 1939) ihrer Natur nach bedingtes Banngut sind. Antwerpen ist ein befestigter Platz und war die Hauptoperationsbasis der belgischen Armee. Nach Art. 25 Nr. 2 der deutschen Prisenordnung, der dem Art. 34 der Londoner Deklaration entspricht, bestand hiernach die praktisch kaum zu widerlegende Vermutung der feindlichen Bestimmung der Ladung. Auf den Hinweis des Kommandanten, daß er die Ladung als für den Feind bestimmtes Banngut ansehen müsse, antwortete der an Bord des Unterseebootes gekommene Schiffsoffizier unter Vorzeigung eines mit Schreibmaschine ausgefüllten Funkspruchformulars, daß der Dampfer nachträglich nach dem neutralen Hafen Limerick umgeleitet worden sei. Das Formular trug weder eine Beglaubigung noch einen Stempel.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung

H1572-0183

H1572-0184

Um prisenrechtliche Unternehmungen gegen Schiff und Ladung zu vermeiden, hätten Reeder und Verlader nach Ausbruch des Krieges zwischen Belgien und Deutschland die Ladung ohne Schwierigkeit nach Spanien oder Portugal verkaufen können, zumal Lissabon als Zwischenhafen vorgesehen war, aus nicht angegebenen Gründen aber nicht angelaufen worden ist. Der Kommandant ist daher zu dem Schluß gekommen, daß die Ladung in Wirklichkeit nach einem mit Deutschland kriegführenden Land bestimmt war.

Hierfür sprechen auch noch folgende Erwägungen: In dem als Telegramm vorgelegten Schriftstück ist ein Empfänger der Ladung nicht genannt. Es geht aus dem Schriftstück nicht hervor, daß die Ladung für einen neutralen Empfänger bestimmt war. Es bestand vielmehr ein dringender Verdacht der fortgesetzten Reise der auf Order gestellten Ladung nach England. Das Schriftstück sagt nichts darüber, daß die Ladung in Limerick ausgeladen werden soll. Ein Agent für Schiff und Ladung in Limerick wird darin nicht genannt. Die Benennung eines solchen wird zu gelegener Zeit vorbehalten. Dabei sind noch zwei weitere wesentliche Umstände zu berücksichtigen: Der an Bord des Unterseebootes gekommene Schiffsoffizier erklärte dem Kommandanten auf Vorhalt, daß eine weitere Umleitung der „Uruguay" nach dem Feind möglich sei. An Bord der „Uruguay" wurde ferner eine am 24. Mai, also während der Reise aufgesetzte Urkunde gefunden, in der sich die Mitglieder der Besatzung durch Unterschrift dazu bereit erklärten, gegen dreifache Heuer die Reise nach jedem beliebigen Hafen der Kriegführenden in der Nordsee oder im Kanal fortzusetzen.

II. Aus dieser Sachdarstellung sind folgende Punkte hervorzuheben:

1. Die Ladung war von Anfang an an Order gestellt. Es ist eine feststehende Auffassung, daß die Tatsache, daß in Kriegszeiten eine Schiffsladung an Order gestellt ist, den Verdacht begründet, daß die Ladung für ein kriegführendes Land bestimmt ist. Diese Tatsache allein gibt das Recht der Aufbringung eines Schiffes.

2. In der Note vom 3. Juni 1940 — Nr. 157 M. A. — wird gesagt, daß es gelang, die Ladung im Freistaat Irland zu verkaufen. Danach wäre anzunehmen gewesen, daß der neue Käufer in der telegraphischen Weisung angegeben wird. Dies ist aber nicht geschehen. In der telegraphischen Weisung wird nicht einmal gesagt, daß die Ladung in Limerick ausgeladen werden soll. Es wird auch kein Agent für Schiff und Ladung in Limerick genannt. Die Benennung eines solchen Agenten wird für später vorbehalten.

3. Der an Bord des U-Bootes gekommene Schiffsoffizier bezeichnete die weitere Umleitung des Schiffes nach einem Deutschland feindlichen Lande als möglich.

4. Die Mannschaft des Schiffes hatte sich in einem formellen Protokoll verpflichtet, nach einem kriegführenden Land zu fahren. Dieses Protokoll ist von allen Mitgliedern der Mannschaft unterzeichnet worden.

5. Nach dem Eintritt des Kriegszustandes zwischen Deutschland und Belgien hat das Schiff nicht die naheliegende Weisung erhalten, einen benachbarten neutralen spanischen oder portugiesischen Hafen anzulaufen, wo die Ladung leicht hätte verkauft werden können. Das Schiff hat nicht einmal Lissabon angelaufen, obwohl es nach den vorgelegten Schiffspapieren diesen Hafen hätte anlaufen sollen.

6. Der Kapitän hat den Stoppbefehl nicht s o f o r t befolgt, wie in der Note vom 3. Juni 1940 behauptet wird, sondern erst nach dem dritten Schuß und nach mehrmaligem Stoppbefehl. Die Schiffspapiere wurden erst nach einer auffallend langen Zeit an Bord des U-Bootes gebracht.

7. Es ist nicht richtig, daß die beiden Boote keine mechanischen Antriebsmittel hatten. Sie waren mit Segeln ausgestattet. Die beiden Boote befanden sich in gutem Zustand und waren mit allem Notwendigen ausgerüstet. Das deutsche U-Boot hat sich davon vorher überzeugt. Die See- und Wetterverhältnisse waren ruhig. Der Vorgang spielte sich in einer von Schiffen sehr belebten Gegend ab. Der U-Boot-Kommandant konnte unter diesen Umständen annehmen, daß die Besatzung des Schiffes in den beiden Booten sicher an Land gelangen wird. Die Tatsache, daß dies auch geschah, beweist die Richtigkeit seiner Annahme.

III. Zur rechtlichen Beurteilung wird folgendes bemerkt:

Die weitreichenden Maßnahmen zur Zwangsbewirtschaftung von Lebens- und Futtermitteln in den mit Deutschland im Krieg befindlichen Staaten und die vollständige Staatskontrolle aller einschlägigen Importe lassen ihre Bestimmung für die feindliche Wehrmacht und Staatsverwaltung und damit die Vermutung ihrer Banngut-eigenschaft als nachgewiesen erscheinen.

Wegen der Banngut-eigenschaft der ganzen Ladung unterlag das Schiff ebenfalls der Einziehung. Gemäß Art. 28 Abs. 2 der deutschen Prisenordnung, der mit Art. 40 der Londoner Deklaration übereinstimmt, kann das Banngut befördernde Schiff eingezogen werden, wenn das Banngut nach Wert, Gewicht, Umfang oder Frachtgebühren mehr als die Hälfte der Ladung ausmacht.

Zur Zerstörung des Schiffes war der Kommandant gemäß Art. 73 Abs. 2 der deutschen Prisenordnung berechtigt, welcher entsprechend dem Art. 49 der Londoner Deklaration die Zerstörung eines neutralen Schiffes dann für zulässig erklärt, wenn seine Einziehung mit Sicherheit zu erwarten ist und seine Einbringung das aufbringende Fahrzeug einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Unternehmungen, in denen es begriffen ist, beeinträchtigen kann. Beide Voraussetzungen waren gegeben. Aus den oben erwähnten Gründen konnte der Kommandant die Banngut-eigenschaft der ganzen Ladung und damit die Einziehbarkeit des Schiffes unbedenklich annehmen. Durch die Einbringung der Prise hätte er diese der Wiederwegnahme ausgesetzt. Er hätte überdies seinen Standort bekanntgegeben und dadurch sein eigenes Schiff auf das schwerste gefährdet. Die Stellung einer Prisenbesatzung war nach den Umständen nicht angängig.

H1572-0185

Vor der Versenkung des Schiffes hat der Kommandant der Besatzung 30 Minuten Zeit zum Verlassen des Schiffes gegeben. Länger konnte er die Zeit nicht bemessen, weil infolge des langen Zögerns des Dampfers während der Anhaltung Zeit verlorengegangen war. Das U-Boot konnte sich in diesem vielbefahrenen Gebiet nicht länger aufgetaucht in der Nähe des Dampfers aufhalten, ohne Gefahr zu laufen, feindlicher Abwehr zu begegnen.

IV. Nach den unter Ziffer II dargelegten Tatsachen, von denen diejenige besonders bezeichnend ist, daß nach Beginn der Reise die Mannschaft sich unterschriftlich dazu bereit erklärte, die Reise bis zu irgendeinem Hafen eines kriegführenden Landes im Ärmelkanal mit Ausnahme der Ostsee fortzusetzen, sowie nach den unter Ziffer III dargelegten rechtlichen Verhältnissen lagen für den U-Boot-Kommandanten genügend Beweise dafür vor, daß die Ladung für eines der mit Deutschland kriegführenden Länder bestimmt war. Aus dem Bericht des U-Boot-Kommandanten geht hervor, daß er alle tatsächlichen und rechtlichen Umstände sorgfältig geprüft und dann erst den Entschluß gefaßt hat, das Schiff zu versenken.

Die Reichsregierung ist der Auffassung, daß der U-Boot-Kommandant korrekt gehandelt hat und daß die gegen ihn erhobenen Vorwürfe und die daran geknüpften Folgerungen und Forderungen nicht begründet sind.

Die Reichsregierung gibt sich der Erwartung hin, daß die argentinische Regierung an Hand der obigen neuen Tatsachen und rechtlichen Darlegungen die Angelegenheit noch einmal prüfen wird und daß sie zu dem Ergebnis kommen wird, daß die Auffassung nicht begründet ist, daß es sich von deutscher Seite um eine vorsätzliche kriegerische Handlung gegen ein Schiff Argentiniens handelt.

Die Reichsregierung schließt daran die Versicherung, daß eine solche Absicht bei den deutschen Seestreitkräften völlig ausgeschlossen ist. Die deutschen Seestreitkräfte legen im Gegenteil den größten Wert darauf, daß die Tradition freundschaftlicher Beziehungen zwischen ihr und der argentinischen Kriegsmarine und Handelsmarine aufrechterhalten und sorgfältig gepflegt werde.

213.

Antwortnote des argentinischen Botschafters in Berlin vom 1. August 1940 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen auf die Antwortnote des Staatssekretärs des deutschen Auswärtigen Amts vom 25. Juni 1940[1]).

(Übersetzung.)

Hierdurch teile ich Euer Excellenz ergebenst mit, daß ich gleich nach Empfang der Note Ihres Ministeriums vom 26. Juni mit Bezug auf die Versenkung des Dampfers „Uruguay" den Wortlaut derselben der Regierung, die zu vertreten ich die Ehre habe, mitgeteilt habe.

Die argentinische Regierung hat der Note Euerer Excellenz volle Beachtung geschenkt und sie in dem freundschaftlichen Geist geprüft, der immer die Beziehungen zwischen unseren beiden Ländern gekennzeichnet hat und der auch in der Note Euerer Excellenz zum Ausdruck kommt. Wenn meine Regierung diese Note nicht früher beantwortet hat, so ist dies daraus zu erklären, daß dieselbe eine sehr sorgfältige Behandlung erheischte und daß meine Regierung angesichts der durch Eure Excellenz mitgeteilten neuen Tatsachen in eine erneute Voruntersuchung eingetreten ist, daß sie die Schiffbrüchigen von neuem vernommen und auch von den übrigen Beteiligten zusätzliche Informationen eingeholt hat. Zwischen den vorliegenden schriftlichen Erklärungen und den Äußerungen des Kommandanten des Unterseebootes, welche der Note Ihrer Kanzlei zugrunde gelegt sind, bestehen gewisse Verschiedenheiten. Trotzdem wünscht meine Regierung nicht, in eine weitere Erörterung von Einzelheiten einzutreten, die an der genannten Angelegenheit im wesentlichen nichts ändern. Dagegen steht meine Regierung auf dem Standpunkt, daß es dem Charakter unserer Beziehungen entspricht, wenn gewisse Punkte geklärt werden, deren richtiges Verständnis zweifellos die deutsche Regierung veranlassen wird, auf Grund ihres Gerechtigkeitsgefühls ein entsprechendes Entgegenkommen zu zeigen.

Aus der Note Ihrer Kanzlei geht hervor, daß nach Meinung des U-Boot-Kommandanten das argentinische Schiff auf Grund folgender Tatsachen verdächtig erscheinen mußte: verspätete Befolgung des Haltesignals, Kurs des Schiffes und das an Bord gefundene Schriftstück, durch welches die Mannschaft sich verpflichtete, gegen dreifache Bezahlung jedweden Hafen kriegführender Mächte anzulaufen.

Zum ersten Punkt ist zu bemerken, daß der Kapitän sofort den Befehl zum Stoppen gab, nachdem das U-Boot den ersten Warnungsschuß abgegeben hatte und daß dieser Befehl sofort befolgt wurde. Die Lichtsignale, durch welche die Vorlage der an Bord befindlichen Papiere verlangt wurde, wurden nicht gleich richtig verstanden, wie dem U-Boot mittels des internationalen Signal-Codes mitgeteilt wurde. Hierauf wiederholte das U-Boot seinen Befehl langsamer; derselbe wurde nun verstanden, und der Erste Offizier brachte die Schiffs- und Ladepapiere an Bord des U-Bootes, darunter auch die Abschrift des erhaltenen Telegramms, das den Befehl enthielt, Limerick,

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

Irischer Freistaat, anzusteuern. Wenn der Kapitän des U-Bootes an dem Vorhandensein dieses Befehls oder an der Echtheit der vorgelegten Abschrift Zweifel hegte, so hätte er das Vorhandensein dieses Befehls mit Leichtigkeit durch Nachprüfung der Papiere an Bord feststellen können. Andererseits ist es nicht zu verwundern, daß die vorgelegte Abschrift nicht beglaubigt war, da es sich ja um ein unterwegs empfangenes Telegramm handelte.

Ebensowenig ist es zu verwundern, daß der Kapitän der „Uruguay", als er die erhaltenen Befehle ausführte, Lissabon nicht anlief. Dieser Bestimmungsort war für gewisse Fälle in Aussicht genommen, und bevor das Schiff diesen Hafen anlaufen konnte, war die Ladung in Limerick verkauft worden, so daß für das Fahrzeug keine Notwendigkeit bestand, Lissabon oder irgendeinen anderen portugiesischen oder spanischen Hafen anzulaufen.

Was das von der Mannschaft der „Uruguay" unterzeichnete Schriftstück anbelangt, worin sie sich verpflichtete, jedweden Hafen einer kriegführenden Macht anzulaufen, so ist hierzu zu bemerken, daß dieses Schriftstück längere Zeit vor dem Empfang des Befehls, Irland anzulaufen, unterfertigt wurde. Das genannte Schriftstück wurde freiwillig von der Mannschaft unterzeichnet, gleich nachdem sie die Nachricht von dem in Belgien bestehenden Kriegszustand erhalten hatte, aber weder die Reederei des Schiffes noch die Schiffsbefrachter haben jemals daran gedacht, die Ladung in einem kriegführenden Lande zu löschen, weil sie alsbald in den näherliegenden neutralen Staaten, d. h. in Spanien, Portugal und im Irischen Freistaat, Abnehmer zu finden versuchten.

Was die dem Kapitän der „Uruguay" erteilten Instruktionen betrifft, so waren sie ganz genau: die Ladung war in Limerick verkauft worden, und diesen Hafen hatte das Schiff anzulaufen, bis ein Agent in einem nicht auf der vorgesehenen Route liegenden Hafen gefunden wäre, und man hatte den Kapitän wissen lassen, die betreffenden Namen würden ihm rechtzeitig mitgeteilt werden. Alle diese Einzelheiten gingen aus den Telegrammen hervor, die dem U-Boot-Kommandanten eingehändigt und von ihm geprüft wurden, wie dies ja auch aus der Note Ihrer Kanzlei hervorgeht. Die Papiere der „Uruguay" waren in Ordnung, und als sie aus Buenos Aires auslief, fuhr sie von einem neutralen Hafen nach einem anderen neutralen Hafen, denn ein solcher war ja Antwerpen. Unterwegs änderte sie ihr Reiseziel und wählte einen anderen neutralen Hafen, um ihre Neutralitätspflicht nicht zu verletzen und die Besatzung nicht unnötigen Gefahren auszusetzen. Ihr Verhalten war somit durchaus korrekt und gerechtfertigt.

Die Tatsache, daß die Ladung aus Weizen und anderen Waren bestand, die nach der Auffassung beider kriegführenden Teile eine bedingte Bannware darstellten, besagt nichts, denn bei einem Handelsverkehr zwischen neutralen Ländern kann von Bannware nicht die Rede sein und erst recht nicht von bedingter Bannware. Unter diesen Umständen können auch die Vorschriften für Orderladungen keine Anwendung finden. Deshalb können die in der Note Euerer Excellenz angeführten Artikel 34, 40 und 49 der Londoner Deklaration nicht angezogen werden, da sie sich auf Schiffe beziehen, welche Bannwaren führen. Hierbei ist genau zu beachten, daß laut Artikel 35 der genannten Deklaration „bedingte Bannware nur auf einem Schiff verladen werden kann, das nach einem feindlichen Lande oder einem vom Feinde besetzten Gebiet fährt bzw. feindliche Streitkräfte ansteuert, und daß es diese Ware nicht in einem neutralen Zwischenhafen löschen darf". Da die „Uruguay" ihre gesamte Ladung in einem neutralen Hafen löschen sollte, so ist es klar, daß sie keiner Beschlagnahme unterlag und somit nicht aufgebracht und erst recht nicht vernichtet werden durfte.

Trotz alledem wünscht meine Regierung nicht, diese Erörterung fortzusetzen. Obgleich sie voll und ganz überzeugt ist, daß sie eine gute Sache vertritt, und daß diese Sache, nämlich der Schutz der neutralen Rechte, letzten Endes höher steht als die räumlich und zeitlich begrenzten Interessen der Kriegführenden, so ist sie bereit, nicht weiter auf ihrer Forderung zu bestehen. Sie berücksichtigt die besonderen Verhältnisse, die zur Zeit in der Welt bestehen und vertraut darauf, daß nach einem gerechten und ehrenvollen Frieden sämtliche Länder, die kriegführenden wie auch die neutralen, an einer allumfassenden Rechtsordnung mitarbeiten werden, die endgültig und in einer für alle Länder bindenden Form die Rechte und Pflichten in Krieg und Frieden festlegen wird. Meine Regierung hofft, daß die deutsche Regierung den freundschaftlichen Geist erkennt, in welchem sie durch meine Vermittlung erklärt, daß sie die Note vom 26. Juni in der Hoffnung annimmt, daß sich nach Beendigung des Krieges für die deutsche Regierung Gelegenheit finden wird, hinsichtlich der in unserer ersten Mitteilung zum Ausdruck gebrachten verschiedenen Gesichtspunkte die freundschaftliche Gesinnung, die aus jener Note spricht, zu bestätigen. Diese Bestätigung wird dem argentinischen Volk die Überzeugung geben, daß der „Uruguay"-Zwischenfall nur eine zufällige Begebenheit darstellte, bei welcher, wie die Note Euerer Excellenz versichert, keinerlei kränkende Absicht gegenüber der Flagge des Schiffes vorlag, und daß die freundschaftlichen Gefühle, die, der gleichen Note zufolge, die Reichsmarine für die Marine der argentinischen Republik hegt, auch die Gefühle der deutschen Regierung gegenüber der argentinischen Regierung sind.

H1572-0186

XXV. „Vendia"

214.

Note des däniſchen Geſandten in Berlin vom 2. Oktober 1939 an den deutſchen Reichsminiſter des Auswärtigen gegen die Verſenkung des däniſchen Dampfers „Vendia" durch ein deutſches Unterſeeboot[1]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, Ew. Excellenz folgendes mitzuteilen:

Am 30. v. M., um 11.15 Uhr, ist das dänische D/S „Vendia", Reederei De Forende Kulisporbrer, Kopenhagen, 25 sm westlich Nansthols, von einem Unterseeboot torpediert worden, wobei 11 Mann ums Leben kamen. Gerettet wurden der Kapitän, der I. Steuermann, der Steward und 3 Matrosen.

Die Geretteten haben übereinstimmend folgende Aussage gemacht: Das Unterseeboot signalisierte, worauf der Dampfer Flagge zeigte und zwei lange Pfeiftöne gab, um zu zeigen, daß er stoppte. In einer Entfernung von ungefähr 150 m gab das Unterseeboot Kanonenfeuer und schoß einen Torpedo ab, der den Dampfer mittschiffs in die Maschine traf. Beide Rettungsboote wurden durch die Torpedierung zerstört. Von 17 Mann wurden 10, wahrscheinlich durch die Explosion, getötet, während 7 ins Meer sprangen, wovon einer schwer verwundet war und ums Leben kam. Die übrigen 6 wurden von dem Unterseeboot aufgenommen und später an Bord des dänischen Dampfers „Evava", Reederei D. F. D. Ü. gebracht, der sich auf Reise nach Kopenhagen befand. Das Unterseeboot war deutscher Nationalität. Laut Aussage der Geretteten hatte das Unterseeboot die Nr. „U 3" oder „U 13". Diese letzte Mitteilung ist jedoch nicht ganz sicher. Der torpedierte Dampfer befand sich auf Reise von Fasberg nach Blyth in Ballast.

Indem ich Vorstehendes zur Kenntnis Ew. Excellenz bringe, gestatte ich mir hervorzuheben, daß dieser Vorfall der Königlichen Regierung völlig unverständlich erscheint, weshalb ich um eine Äußerung seitens der Deutschen Reichsregierung bitte.

Indem ich hinzufüge, daß meine Regierung sich jeglichen Anspruch wegen Schadensersatz vorbehält, gestatte ich mir ferner zu bitten, daß die Untersuchung angesichts der besonderen Umstände dieses Falles möglichst beschleunigt wird.

215.

Antwortnote des Staatsſekretärs des deutſchen Auswärtigen Amts vom 31. Januar 1940 an den däniſchen Geſandten in Berlin auf deſſen Noten vom 2. Oktober und 29. November 1939[2]).

Auf Ihr an den Herrn Reichsminister des Auswärtigen gerichtetes Schreiben vom 29. November 1939 — Journal-Nr. 20 U. 8. c. L. No. 7172 —, betreffend die Versenkung des dänischen Schiffes „Vendia", beehre ich mich, Ihnen die am 4. Oktober 1939 gemachte Aussage des Kommandanten des deutschen Unterseebootes, das die „Vendia" versenkt hat, in Abschrift mitzuteilen. Nach Empfang der mit Ihrem vorbezeichneten Schreiben übersandten Unterlagen ist der Kommandant des deutschen Unterseebootes unter Vorhalt dieser Unterlagen erneut und eidlich vernommen worden; weiter wurde eine Reihe von Besatzungsmitgliedern desselben deutschen Unterseebootes unter Vorhalt dieser Unterlagen eidlich vernommen. Diese Aussagen sind gleichfalls in der Anlage beigefügt. Aus militärischen Gründen sind in den Anlagen die nähere Bezeichnung des deutschen Unterseebootes und die Namen der vernommenen Besatzungsmitglieder gestrichen worden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Mit der Note vom 29. November waren Dokumente über das Seeverhör betreffend den Untergang der „Vendia" übersandt worden.

H1572-0187

H1572-0188

Aus den Aussagen der deutschen Unterseebootsbesatzung geht zunächst hervor, daß der Dampfer „Vendia" trotz mehrfachen Signalgebens erst stoppte, nachdem einige Warnungsschüsse abgegeben worden waren, daß aber die Leitung des Dampfers auch dann noch, während etwa 10 Minuten, nichts unternahm, um der Aufforderung nachzukommen, mit dem deutschen Unterseeboot in Verbindung zu treten. Es geht aber vor allem aus diesen Aussagen hervor, daß die „Vendia" nach längerem ruhigen Liegen unvermittelt die Fahrt wieder aufnahm, und zwar direkt auf das deutsche Unterseeboot zu. Diese Aussagen lassen auch keinen Zweifel darüber, daß die plötzliche Wendung der „Vendia" auf das Unterseeboot zu nicht auf die Wirkung des Windes, sondern, wie die deutlich festgestellte Bugwelle und das Schlagen der Schrauben zeigte, auf maschinelle Einwirkungen zurückzuführen ist.

Die Aussagen der deutschen Unterseebootsbesatzung stellen einwandfrei klar, daß das gesamte äußere Verhalten des Dampfers „Vendia" die Absicht zu erkennen gab, das deutsche Unterseeboot zu rammen. Aus den eidlichen Aussagen des Wachoffiziers (Ziffer 1 der Anlage 2) und des Maschinistengefreiten (Ziffer 5 der Anlage 2) geht weiter auch hervor, daß Mitglieder der deutschen Unterseebootsbesatzung sowohl dem Kapitän wie auch dem Maschinisten der „Vendia" den einwandfrei festgestellten Rammversuch des dänischen Dampfers vorgehalten haben.

Wenn der Rammversuch eines neutralen Schiffes gegen ein deutsches Unterseeboot zunächst schwer verständlich erscheinen mag, so wird dieses Vorgehen im vorliegenden Fall zur Genüge durch die deutschfeindliche Einstellung des Kapitäns der „Vendia", Lund (Ziffer 5 der Anlage 2), erklärt.

Im Hinblick auf das Verhalten der „Vendia", die sich mit Gewalt der Ausübung des Prisenrechts zu widersetzen suchte, war der Kommandant des deutschen Unterseeboots nach Artikel 36 der deutschen Prisenordnung vom 28. August 1939 (RGBl. Teil I Seite 1585) berechtigt, diesen gewaltsamen Widerstand mit Gewalt zu brechen.

Er war weiter nach Absatz 1 des Artikels 73 der Prisenordnung berechtigt, das Fahrzeug zu zerstören, weil seine Einbringung in einen deutschen Hafen unzweckmäßig und unsicher erschien.

Selbst wenn man aber im Gegensatz zu den vorstehenden Feststellungen unterstellen wollte, daß die wirklich bestehende Absicht eines Rammversuches als nicht völlig einwandfrei nachgewiesen anzusehen sei, so hatte doch der Kommandant des deutschen Unterseebootes im Zeitpunkt der Begegnung der beiden Schiffe auf Grund der von der Leitung der „Vendia" angeordneten Schiffsbewegungen zum mindesten hinreichende Verdachtsgründe für die Annahme, daß es seitens des dänischen Dampfers auf Anwendung von Gewalt gegen sein Schiff abgesehen gewesen sei, die er mit Gewalt zu brechen berechtigt war und die ihn zur Zerstörung des Fahrzeuges befugte.

Aus diesen Gründen kann die deutsche Regierung den erhobenen Protest sowie die vorsorgliche Anmeldung von Schadensersatzansprüchen nicht als begründet anerkennen.

H1572-0189

H1572-0190

Behandlung von Briefpostsendungen

H1572-0191

H1572-0192

I. An Bord von Schiffen

a) Großbritannien

216.

Protestnote des niederländischen Gesandten in London vom 25. September 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Beschlagnahme der Post des niederländischen Dampfers „Nieuw Amsterdam" durch britische Behörden[1]).

I have the honour, in accordance with instructions received, to inform you that the Holland-America Line has informed the Netherland Government that all mailbags destined for Germany and Dantzig o/b the "Nieuw Amsterdam", numbering 145 have been removed and taken into custody, while the ship was lying at the Downs. My Government are of opinion that this confiscation is contrary to article 1 of the XIth treaty of The Hague of 1907, regarding certain restrictions on the exercise of Prize law at sea. This article stipulates that correspondence from neutrals to belligerents is inviolable, when found on board neutral or belligerent ships at sea, it being immaterial whether the character of the correspondence is official or private. My Government are furthermore of opinion that the fact that a ship carrying the mail enters belligerent territorial waters or ports leaves this inviolability unimpaired. The inviolability should in their view certainly have been respected in this particular case, as British obstruction to shipping in the Channel and the orders from British authorities forced the "Nieuw Amsterdam" to proceed to the Downs.

The treaty is applicable to the present case as all belligerents are contracting Parties (art. 9).

217.

Protestnote des niederländischen Gesandten in London vom 4. Oktober 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Beschlagnahme der Post der niederländischen Dampfer „Colombia", „Pennland" und andere durch britische Behörden[2]).

With reference to my note of the 25th September last, No. 3233, regarding the seizure of mailbags o/b the s. s. "Nieuw Amsterdam", I have been instructed and have the honour to draw your attention to the seizure at Southampton of mailbags destined for Hamburg from the m.s. "Colombia" and of mail destined for Belgium from the s.s. "Pennland". Both these ships had also been conveyed to British territorial waters by the British Naval Authorities. The Netherland Government are of the opinion that in these cases art. 1 of the XIth Treaty of the Hague of 1907, stipulating that correspondence from neutrals to belligerents is inviolable when found on board neutral or belligerent ships at sea, it being immaterial whether the character of the correspondence is official or private, is likewise applicable.

[1]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 18.
[2]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 17 f.

H1572-0193

In addition to the above mentioned cases I have the honour to bring to your notice that 20 mailbags from the Netherlands-Indies destined for Germany were taken from the s.s. "Marnix van St. Aldegonde" by the censor at Colombo. Information has also been received that on the 2nd September last mail has been seized by the censor at Singapore from one of the K.P.M. ships en route from Tandjong Priok to Medan; this mail was released however, pending telegraphic instructions from London, after the Netherland Consul General at Singapore had intervened.

It may be noted that the calls both of the "Marnix van St. Aldegonde" and of the K.P.M. ship at Colombo and Singapore respectively were part of their regular schedule. As I had the honour of informing you in my note of the 25th September last, the Netherland Government are of the opinion that the inviolability of mails remain unimpaired, even if the mailcarrying ships enter belligerent territorial waters or ports voluntarily. Having regard to the wording of the articles 1 and 2 of the treaty, my Government hold the view that it was intended in 1907 to avoid interference or delay in the despatch of the mail by belligerents. Therefore the inviolability of the mail should be respected in an absolute sense, i.e. it is indifferent whether mailcarrying ships are on the high seas or within belligerent territorial waters, either voluntarily or having been conveyed there. Neither in the case of the "Marnix van St. Aldegonde" and still less in the case of the K.P.M. ship can the Netherland Government admit that the bare fact that these ships entered a British port in transit, while the mail on board was not entrusted to the British postal service, give any justification to a belligerent Power to apply acts of censorship on that mail.

I have the honour, in accordance with instructions received, to urge that return as soon as possible be made of the mailbags seized from the "Marnix van St. Aldegonde" at Colombo or alternatively to have them forwarded to their destination.

I have likewise been instructed and have the honour to request that His Majesty's Government give me the assurance that measures be taken to ensure that in future mail carried on board Netherland ships entering British territorial waters or calling at British ports either in the United Kingdom or in Overseas territories, be not interfered with.

218.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 4. Dezember 1939 an den niederländischen Gesandten in London auf dessen Noten vom 25. September und 4. Oktober 1939[1]).

1. I have the honour to invite a reference to the notes Nos. 3233 and 3417 which you were so good as to address to me on the 25th September and the 4th October, regarding the removal of certain mail-bags from the Netherlands vessels "Nieuw Amsterdam", "Colombia", "Pennland", "Marnix van St. Aldegonde" and from one of the K.P.M. ships en route from Tandjong Priok to Medan. I regret that there has been some delay in replying to your enquiries, but you will appreciate that time has been required to investigate these complaints.

2. In these two notes you state that in the view of the Netherlands Government, Article 1 of The Hague Convention No. XI of 1907 constitutes an absolute prohibition of the interference with, and the examination of, mail bags whatever may be the nature of their contents. His Majesty's Government in the United Kingdom have noted the views of the Netherlands Government, with which, however, they are unable to agree. In the view of His Majesty's Government, the immunity conferred by Article 1 of The Hague Convention No. XI, which in any case does not cover postal parcels, is enjoyed only by genuine postal correspondence, and a belligerent is therefore at liberty a. to examine mail-bags, and b. if necessary their contents, in order to assure himself that they constitute such correspondence and not articles of a noxious character such as contraband. This view, which was admitted in principle by the Government of the United States in 1916, must, in the opinion of His Majesty's Government, be regarded as established by the practice during the war of 1914—1918, when none of the belligerents accepted the view that Article 1 of The Hague Convention No. XI constituted an absolute prohibition of interference with mail bags, and the general right to search for contraband was regarded as covering a full examination of mails for this purpose. So far as mails on ships which call voluntarily at British ports are concerned, His Majesty's Government have always taken the view that ships so calling thereby submit themselves to the local jurisdiction, and they must maintain their right to subject such mails to full censorship under their municipal law, in order to satisfy themselves that the ships carry nothing inimical to the belligerent interests of this country.

3. A statement of the intention of His Majesty's Government in the United Kingdom to examine certain sea-borne mails on ships calling at or diverted to British ports was contained in my note to you No. W. 14362/341/G of the 6th October. While, for the reasons mentioned above His Majesty's Government find themselves unable to share the views of the Netherlands Government in the matter of the examination of mails on neutral shipping, they are, as stated in my note of the 6th October, desirous of conducting the examination of mails with as little inconvenience as possible to foreign nations, and you may rest assured that every effort will be made

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 46.

H1572-0194

to reduce the delay to which the examination of mails renders them necessarily liable. I may add, however, that the examination of mails so far undertaken has proved that they are being used to a large extent for the attempted conveyance of contraband articles to Germany.

4. As regards the specific cases, to which you drew my attention, the competent authorities inform me that mails were removed from the "Nieuw Amsterdam", "Pennland" and "Statendam" to the postal censorship premises in order to expedite the search of these mails for contraband. As a result of this action it was possible to assemble more than 200 examiners to deal with these mails, so that those from the "Nieuw Amsterdam" and "Pennland", received in London on the 18th September, were released and forwarded on the 22nd September, (certain registered letters from the "Pennland" were forwarded on the 23rd September); while the mails from the "Statendam" were received on the 30th September and released for onward transmission on the 2nd October. A much longer delay would have been necessary if the examination had taken place on board; and in order to expedite the examination only a portion of the letter mail was examined. The authorities state that there is no record of mail being diverted from the "Colombia". Only mail bags for the United Kingdom were received in London from this ship on the 11th September.

5. As regards mail bags taken off the "Marnix van St. Aldegonde" for censorship at Colombo, enquiries made from the Governor of Ceylon reveal that these mails, which were consigned to Germany, were removed on the 15th September. The censorship was complete by the 25th September and the whole mail except for certain packets containing contraband matter or letters disclosing plans for trading with the enemy were forwarded by the earliest opportunity, namely by the Italian ship "Conte Biancamano" which sailed on the 7th October.

6. Finally, with reference to the removal of mails from a K.P.M. ship en route from Tandjong Priok to Medan, the Governor of the Straits Settlements, to whom this enquiry has been referred, presumes that the ship in question was the "Op ten Noort" which passed through Singapore on the 4th September. His Excellency states that the mails in this ship were examined and forwarded to Medan by the "Van der Lijn" on the 6th September.

219.

Antwortnote des niederländischen Gesandten in London vom 7. März 1940 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf dessen Note vom 4. Dezember 1939[1]).

1. With reference to Your Excellency's notes of the 4th December 1939, Nos. W. 17163/15103/49, regarding censorship of mail-bags carried on Netherland ships, I have the honour to inform Your Excellency that I have been instructed to draw the special attention of His Majesty's Government to the principle of free transit in postal traffic, as laid down in art. 26, par. 1 of the World Postal Convention of 1934.

This principle has once more been confirmed recently at the World Postal Congress held in Buenos Aires, by a unanimously accepted declaration that postal correspondence in closed and open transit should not be subject to control or seizure.

2. In addition the principle of the inviolability of mail carried oversea is expressly stipulated in the articles 1 and 2 of the XIth Hague Convention of 1907. His Majesty's Government in their interpretation of the Convention distinguish between "genuine correspondence" and other correspondence, which in their opinion should only appear to consist of commercial goods, which are sent by letter or by other means of correspondence.

This distinction in my Government's opinion gives the opportunity to a large measure of arbitrariness on the part of belligerents.

It enables belligerents to control all sorts of commercial correspondence between enemy subjects and neutrals thereby giving an unjustified extension to the conception of contraband traffic. The Netherland Government would point out that the World Postal Convention in no way distinguishes between ordinary correspondence and other correspondence. The postal conventions before the War of 1914—1918 as well as those that followed, solely distinguish between "objets de correspondance" on the one hand, and other ways of postal transport, such as "colis postaux" on the other hand. In art. 33 of the Convention of 1934 a definition is given of "objets de correspondance", which has practically not been altered in Postal treaties before and after the war of 1914—1918. Therefore the distinction, introduced by His Majesty's Government in the last war and again at present, for the interpretation of "correspondance postale", as used in articles 1 and 2 of the XIth Hague Convention, in the opinion of the Netherland Government is not warranted by that Convention, nor by the World Postal Convention as it existed in 1907, nor in the Convention of 1934, to which Great Britain is also a party.

I am to point out that on the contrary the Convention of 1907 mentions "correspondances postales" which are inviolable as distinct from "colis postaux" which — in accordance with the interpretation generally accepted — are not inviolable. The Netherland Government therefore opine that the distinction often made by His Majesty's Government is not in accordance with the text of the Hague Convention of 1907 nor with the Treaty

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 48 f.

of 1934 and in addition that the distinction wrongly gives precedence to belligerent rights in regard to neutral trade over the principle of inviolability of postal correspondence. The limitation of contraband control by belligerents as a result of the inviolability of mail letters, which limitation in relation to normal trade must be comparatively a minor one, in my Government's view is very much less serious and less prejudicial to belligerents than the consequences suffered by neutrals by the extension given unilaterally by belligerents to the conception of contraband.

The Netherland Government furthermore desire to point out that as the principle of the inviolability of letterpost is specifically not applicable to parcel post, contraband sent by that post is always subject to control by belligerents.

Although the Netherland Government realise that the inviolability of letterpost, in a limited way, can be used for the transport of contraband, they cannot accept that fact as the sole ground for the unilateral departure by His Majesty's Government from the text and the original meaning of the principle of free transit of open and closed correspondence as laid down in the above mentioned treaties.

The distinction between "genuine" and other correspondence (definitely not made in the treaties) leads to control of all postal traffic by the belligerents; mail-bags and mail-letters would not be immune anymore from opening and examination and inviolability therefore does not exist. His Majesty's Government's interpretation thus renders null and void the guarantees given by the Hague Convention and in my Government's opinion is directly contrary to that Convention.

3. I have the honour to state that neither the Netherland Government nor other neutral Governments have acquiesced in His Majesty's Government's standpoint in the last war, while in the present conflict apart from the Netherlands, also the United States of America, Belgium, Italy and Norway have made known to the British Government their serious objections to the interference in the postal traffic between neutral Powers on board neutral ships. The reference in Your Excellency's note of the 4th December last to the possible admission in principle in 1916 by the United States' Government of the view defended by His Majesty's Government, would seem to be hardly relevant, having regard to the protest of the United States' Government in the present war. In this connection I may refer to art. 63 (m) and 112 of the Harvard University "Draft Convention on rights and duties of neutral States in naval and aerial warfare":

> "Art. 63 (m). Postal correspondence on a captured neutral vessel is inviolable, unless it is being carried to or from a blockaded place on a vessel which is subject to condemnation for breach of blockade.
>
> Art. 112. The Treatment of neutral aircraft, their capture and condemnation by a Prize Court after visit and search, shall follow by analogy the rules of Articles 61 (1) and 62, 63 and 67 inclusive, subject to the following provisions: (a) paragraphes (a), (b), (c), (d) and (l) of article 63 are not applicable."

The fact that belligerents in the World War did not observe the stipulations of the XIth Hague Convention, cannot impair the real meaning of the treaty; that fact can neither impair the present standpoint of the Netherland Government, while it would be difficult to use it as a decisive factor for the difference of interpretation of the principle involved.

Consequently the Netherland Government must, having regard to the numerous removals of mail from Netherland ships since their former démarche, maintain their point of view. I have the honour to urge that in future the stipulations of the XIth Hague Convention in connexion with the inviolability of lettermail at least between neutrals and transported in Netherland ships, be observed by His Majesty's Government.

220.

Bericht der deutschen Gesandtschaft im Haag vom 11. Januar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Beschlagnahme deutscher Post auf niederländischen Schiffen durch Großbritannien[1]).

Die Beförderung deutscher Post auf niederländischen Dampfern kann zur Zeit in keiner Weise als sicher betrachtet werden. So ist Pressenachrichten zufolge erst am 2. d. M. ein Teil der Post des zwischen Holland und Niederländisch-Indien verkehrenden Dampfers „Baloeran" und am 6. d. M. ein Teil der Post des Motorschiffes „Sibajak", beide vom Rotterdamschen Lloyd, beschlagnahmt worden. Desgleichen wurden die Postsendungen des Motorschiffes „Zaandam" von der Holland - Amerika - Linie, „Alphacca" von der Reederei van Nievelt Goudriaan & Co. und des Dampfers „Salland" vom Kgl. Holländischen Lloyd teilweise beschlagnahmt.

Nach Mitteilung des hiesigen Außenministeriums, mit dem die Angelegenheit weisungsgemäß aufgenommen worden ist, habe die niederländische Regierung in allen ihr bekannt gewordenen Fällen einer Beschlagnahme bei der britischen Regierung protestiert. Die Vorstellungen hätten bisher jedoch leider keinerlei Erfolg gehabt. Zur Zeit prüfe man die oben erwähnten Fälle. Sollten sich die Nachrichten bestätigen, so werde die niederländische Regierung wiederum auf das energischste vorstellig werden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0195

221.

Protestnote der amerikanischen Botschaft in London vom 27. Dezember 1939 an das britische Auswärtige Amt gegen die Beschlagnahme amerikanischer Post an Bord britischer sowie amerikanischer und anderer neutraler Schiffe durch Großbritannien[1]).

The United States Department of State has been advised that British authorities have removed from British ships and from American and other neutral ships American mails addressed to neutral countries and have opened and censored sealed letter mail sent from this country.

The following cases among others have come to the Department of State's attention: On October 10 the British authorities took from the steamship "Black Gull" 293 sacks of American mail addressed to Rotterdam and ten sacks addressed to Antwerp. On October 12 authorities in the Downs removed from the "Zaandam" 77 sacks of parcel post, 33 sacks of registered mail, and 156 sacks of ordinary mail addressed to the Netherlands, as well as 65 sacks of ordinary mail addressed to Belgium, four to Luxemburg, three to Danzig and 259 to Germany. On October 12 authorities at Weymouth removed from the "Black Tern" 94 sacks of American mail addressed to Rotterdam, 81 to Antwerp and 184 to Germany. On October 24 authorities at Kirkwall removed from the "Astrid-Thorden" 468 bags mail from New York to Gothenburg and 18 bags from New York to Helsinki. Many individual instances of British censorship of American mails have come to the Department's attention.

This Government readily admits the right of the British Government to censor private mails originating in or destined to the United Kingdom or private mails which normally pass through the United Kingdom for transmission to their final destination. It cannot admit the right of the British authorities to interfere with American mails on American or other neutral ships on the high seas nor can it admit the right of the British Government to censor mail on ships which have involuntarily entered British ports.

The eleventh Hague Convention recognizes that postal correspondence of neutrals or belligerents is inviolable on the high seas. The United States Government believes also that the same rule obtains regarding such correspondence on ships which have been required by British authorities to put into a British port. This view is substantiated by Article 1 of the Convention which stipulates: 'If the ship is detained, the correspondence is forwarded by the captor with the least possible delay.' The United States Government regards as particulary objectionable the practice of taking mails from vessels which ply directly between American and neutral European ports and which through some form of duress are induced to call at designated British control bases. This is believed to be a clear violation of the immunity provided by the Hague Convention.

The United States Government feels compelled to make a vigorous protest against the practices outlined above and to express the hope that it will receive early assurances that they are being discontinued.

222.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 17. Januar 1940 an den amerikanischen Botschafter in London auf dessen Note vom 27. Dezember 1939[2]).

I have the honour to invite reference to your note No. 1730 of the 27th December in which you drew attention to certain specific instances of the removal from British, United States and other neutral ships, and of the examination by the British censorship authorities, of United States mail addressed to neutral countries and of sealed letter mail despatched from the United States. You also stated that your Government admitted the right of His Majesty's Government to censor private mails originating in or destined for the United Kingdom or private mails which normally pass through the United Kingdom for transmission to their final destination, but that in view of The Hague Convention No. 11, your Government could not admit the right of the British authorities to interfere with United States mail in United States or other neutral ships on the high seas or to censor mail in ships which have involuntarily entered British ports.

Two. His Majesty's Government in the United Kingdom are happy to note that there is substantial agreement between them and the United States Government as regards the rights of censorship of terminal mails and that the only point of difference seems to lie in the interpretation of The Hague Convention in regard to correspondence in ships which are diverted into British ports.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940), S. 3.
[2]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940), S. 91 ff.

H1572-0196

H1572-0197

Three. The view of His Majesty's Government as regards the examination of mail in ships on the high seas or involuntarily entering British ports is that the immunity conferred by Article I of The Hague Convention No. 11, which in any case does not cover postal parcels, is enjoyed only by genuine postal correspondence, and that a belligerent is therefore at liberty to examine mail bags and, if necessary, their contents in order to assure himself that they constitute such correspondence and not articles of a noxious character such as contraband. This view must, in the opinion of His Majesty's Government, be regarded as established by the practice during the war of 1914—1918, when none of the belligerents accepted the view that Article I of this convention constituted an absolute prohibition of interference with mail bags, and the general right to search for contraband was regarded as covering a full examination of mails for this purpose. Reference to the correspondence between the United States Government and His Majesty's Government in 1916 shows that at that date the United States admitted in principle the right of the British authorities to examine mail bags with a view to ascertaining whether they contained contraband.

Four. It will be appreciated that the letter post as well as the parcel post can be used to convey contraband; and that even though letters may be addressed to a neutral country, their ultimate destination may be Germany. For instance the letter mails may be used to convey securities, cheques or notes or again they may be used to send industrial diamonds and other light contraband. It must be remembered that the limit of size, weight and bulk of letters sent is sufficient to allow the passage of contraband of this nature which may be of the utmost value to the enemy. It was presumably for this reason that the United States Government in their note of the 24th May 1916*) stated that' the Government of United States is inclined to the opinion that the class of mail matter which includes stocks, bonds, coupons and similar securities is to be regarded as of the same nature as merchandise or other articles of property and subject to the same exercise of belligerent rights. Money orders, cheques, drafts, notes and other negotiable instruments which may pass as the equivalent of money are, it is considered, also to be classed as merchandise.' It is clear that in the case of merchandise, His Majesty's Government are entitled to ascertain if it is contraband intended for the enemy or whether it possesses an innocent character, and it is impossible to decide whether a sealed letter does or does not contain such merchandise without opening it and ascertaining what the contents are. It would be difficult to prevent the use of the letter post for the transmission of contraband to Germany, a use which has been made on an extensive scale, without submitting such mail to that very examination to which the United States Government is taking objection.

Five. The Allied Governments in their correspondence with the United States Government in 1916 also had occasion to demonstrate the extent to which the mails were being employed for the purpose of conveying contraband articles to Germany. The position in this respect is identical today, and, in this connexion, I have the honour to invite reference to an aide memoire dated the 23rd November, 1939,°) which was communicated to a member of your staff and in which clear evidence was given of the existence of an organised traffic in contraband on a considerable scale between German sympathisers in the United States and Germany through the mail. An article in a newspaper published in German in the United States, which was handed to him at the same time, showed that an organisation existed in United States territory for the purpose of facilitating this traffic.

Six. Quite apart from transmission of contraband the possibility must be taken into account of the use of the letter post by Germans to transmit military intelligence, to promote sabotage and to carry on other hostile acts. It is in accordance with international law for belligerents to prevent intelligence reaching the enemy which might assist them in hostile operations.

Seven. I may add that in another respect, namely the destruction of mails on board ships sunk by the illegal methods of warfare adopted by Germany, the situation today is identical with that which existed in the war of 1914—1918. Between the 3rd September, 1939 and the 9th January, 1940 the German naval authorities have destroyed without previous warning or visit, in defiance of the rules of war and of obligations freely entered into, the S. S. "Yorkshire", the S. S. "Dunbar Castle", the S. S. "Simon Bolivar" and the S. S. "Terukuni Maru", all of which are known to have been carrying mails to or from neutral countries, with as little regard for the safety of the neutral correspondence on board as for the lives of the inoffensive passengers and crew. Yet His Majesty's Government are not aware that any protest regarding this destruction of postal correspondence has been made to the German Government.

Eight. In contrast to this reckless and indiscriminate destruction of neutral property the examination conducted by His Majesty's Government of the mails which are under discussion does not involve innocent mail being either confiscated or destroyed. In accordance with the terms of The Hague Convention mail found in ships which have been diverted to British ports is forwarded to its destination as soon as possible after its innocent nature is established. In no case is genuine correspondence from the United States seized or confiscated by His Majesty's Government.

Nine. For the above reasons His Majesty's Government find themselves unable to share the views of the United States Government that their action in examining neutral mail in British or neutral shipping is contrary to their obligations under international law. They are, however, desirous of conducting this examination with as little inconvenience as possible to foreign nations, and you may rest assured that every effort has been and will be made to reduce any delays which may be occasioned by its enforcement. If the United States Government have

*) See Foreign Relations of the United States, 1916, Supplement: The World War, pp. 604—608.
°) Not printed.

H1572-0198

occasion to bring any specific complaints to the notice of His Majesty's Government concerning delays alleged to be due to the examination of these mails, His Majesty's Government will be happy to examine these complaints in as accommodating and friendly a spirit as possible. While the task of examination is rendered heavy as a result, it is believed that arrangements which have been made to deal with this correspondence will ensure that all genuine correspondence will reach its destination in safety and with reasonable despatch.

(Protestnote der italienischen Regierung vom 3. März 1940 an die britische Regierung gegen u. a. die Briefpostbeschlagnahme durch Großbritannien[1]).

(Antwortnote der britischen Regierung vom 20. März 1940 an die italienische Regierung auf deren Protestnote vom 3. März 1940[2]).

(Erster Bericht des Chefs der Abteilung „Wirtschaftskrieg" im italienischen Außenministerium vom 11. Mai 1940 an den Duce betreffend u. a. die britische Briefpostkontrolle[3]).

(Zweiter Bericht des Chefs der Abteilung „Wirtschaftskrieg" im italienischen Außenministerium vom 8. Juni 1940 an den Duce betreffend u. a. die britische Briefpostkontrolle[4]).

b) Deutschland

(Note der estnischen Gesandtschaft in Berlin vom 18. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend u. a. die Untersuchung der Postsendungen des estnischen Postdampfers „Estonia" durch deutsche Militärbehörden[5]).

223.

Note der schwedischen Gesandtschaft in Berlin vom 16. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Beschlagnahme von Postsäcken auf dem schwedischen Dampfer „Konung Oscar" und dem estnischen Dampfer „Estonia" durch deutsche Kriegsschiffe[6]).

Die Königl. Schwedische Gesandtschaft beehrt sich im Auftrage ihrer Regierung, dem Auswärtigen Amt folgendes zur Kenntnis zu bringen:

Der schwedische Dampfer „Konung Oscar" wurde auf der Reise von Stockholm nach Riga am 9. Juni 1940 von einem deutschen Vorpostenboot aufgefordert, zwecks Durchsuchung zu stoppen. Bei der Durchsuchung wurden 28 Postsäcke beschlagnahmt, worauf dem Schiff erlaubt wurde, seine Reise fortzusetzen. Die Säcke enthielten schwedische, nach Australien, Britisch-Indien, Kanada, Ägypten, Frankreich, Großbritannien, der Südafrikanischen Union und der Türkei sowie nach den Vereinigten Staaten zwecks Weiterbeförderung nach Britisch-Honduras und anderen britischen Besitzungen bestimmte Post.

[1]) Siehe oben Nr. 104.
[2]) Siehe oben Nr. 105.
[3]) Siehe oben Nr. 106.
[4]) Siehe oben Nr. 107.
[5]) Siehe unten Nr. 240.
[6]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0199

Der estnische Dampfer „Estonia" wurde auf der Reise von Tallinn nach Stockholm am 11. Juni 1940 von einem deutschen Vorpostenboot aufgefordert, zwecks Durchsuchung zu stoppen. Bei der Durchsuchung wurde der Befehl erteilt, die an Bord des Dampfers befindliche von mit Deutschland kriegführenden Staaten abgesandte Post dem deutschen Schiff zu übergeben. Demgemäß wurden insgesamt 126 Postsäcke, die nach Schweden bestimmte Post aus Kanada, Frankreich, Großbritannien und der Südafrikanischen Union enthielten, übergeben, worauf dem Dampfer erlaubt wurde, seine Reise fortzusetzen.

Die Beschlagnahme der genannten Post der Dampfer „Konung Oscar" und „Estonia" widerspricht offenbar dem XI. Haager Abkommen von 1907, dessen Artikel 1 vorschreibt, daß die auf See auf neutralen oder feindlichen Schiffen vorgefundenen Briefsendungen der Neutralen oder Kriegführenden, mögen sie amtlicher oder privater Natur sein, unverletzlich sind und daß, falls die Beschlagnahme des Schiffes erfolgen würde, die Briefsendungen von dem Beschlagnehmenden möglichst unverzüglich weiterzubefördern sind. Das Eingreifen der deutschen Behörden hat in der Beförderung dieser Post eine Verzögerung mit sich gebracht, die zu verhindern der Zweck der genannten Vorschrift ist.

Die schwedische Regierung darf daher bitten, daß, falls dies nicht bereits geschehen ist, erforderliche Maßnahmen zwecks Weiterbeförderung der beschlagnahmten Postsäcke an ihre Bestimmungsorte ergriffen werden möchten.

H1572-0200

II. An Bord von Flugzeugen

224.

Proteſtnote des niederländiſchen Geſandten in London vom 28. Oktober 1939 an den britiſchen Staatsſekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Beſchlagnahme der Poſt des niederländiſchen Flugzeugs „Nandoe"[1]).

I regret to inform Your Excellency that the Governor General of the Netherlands-Indies has wired to my Government that the airmail of the plane of the K.L.M. "Nandoe" on her home journey was held up by the censor at Singapore. The airmail contained mail for the Netherlands, mail from Semarang for Medan and mail for abroad.

Under instructions of my Government I have the honour to protest against this interference. Your Excellency will be fully aware of the great inconvenience and delay this arbitrary measure means for the airmail connections between the Netherlands and the Netherlands-Indies. The censorship by a country of an intermediate port is in conflict with the universally recognised freedom of transit necessary for countries with postal communications and even more so for the communication between the Netherlands and the Netherlands-Indies. The above measure seems moreover hardly in compliance with the friendly relations existing on matters of airtransit between our territories.

I have the honour to request the cooperation of Your Excellency for an immediate release of the airmail now under censorship of the Netherlands-Indies with destination for the Netherlands and Medan. I beg to add that my Government should greatly appreciate an early reply.

225.

Antwortnote des britiſchen Staatsſekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 4. Dezember 1939 an den niederländiſchen Geſandten in London auf deſſen Proteſtnote vom 28. Oktober 1939[2]).

1. I have the honour to inform you that careful enquiries have been made of the competent authorities in regard to the detention of mail on K.L.M. air liners, to which you drew my attention in your notes No. 4160 of the 28th October and No. 4360 of the 2nd November.

2. As regards the legal position I would refer you to my note No. W. 17163/15103/49 of to-day's date regarding the removal of mail from Netherlands ships[3]). In this note I stated that His Majesty's Government in the United Kingdom must maintain their right to subject to censorship, under their municipal law, all mails carried in ships calling voluntarily at British ports, since ships so calling thereby submit themselves to the local jurisdiction. The same consideration applies to mails carried in aircraft which land in British territory, and His Majesty's Government must consequently maintain the right to submit such mails to full censorship, whether the aircraft is homeward or outward bound.

[1]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 19.
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 50.
[3]) Siehe oben Nr. 218.

3. As regards the specific complaints made, I have the honour to inform you that the Governor of the Straits Settlements states that 14 registered letters taken from the "Nandoe" were detained on the 23rd October for further examination, and of these 10 concerned trading with Germany and were in consequence detained. The remaining letters were released.

4. I should add that these and other letters examined in the mail carried in K.L.M. aeroplanes provided evidence of the abuse of neutrality by Germans in the Netherlands East Indies. With the exception, however, of mails consigned to Germany and certain special other classes of mails, His Excellency the Governor is taking the greatest care not to delay the mails removed from these liners longer than until the departure of the next aeroplane.

226.

Antwortnote des niederländischen Gesandten in London vom 7. März 1940 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf dessen Antwortnote vom 4. Dezember 1939[1]).

1. I have the honour, under instructions received, to inform Your Excellency that the Netherland Government have given careful consideration to your note of the 4th December last, No. W 17163/15103/49 regarding the censorship of mail carried on Netherland airliners.

In that note it was pointed out that His Majesty's Government as regards mail carried in aeroplanes, which land in British territory, deem applicable the principle, which they accepted with regard to ships calling voluntarily at British ports, i. e. that they maintain their right to subject such mail to censorship under their municipal law.

2. The question, in my Government's opinion, is justified, whether the circumstance that aircraft cannot reach their destination without flying over foreign countries and land at foreign airports, ought to result in postal traffic carried on international airlines being subject to unlimited interference by those foreign countries and whether it would not seem more reasonable to apply to aerial transport the principle of inviolability of the transit of letterpost at sea as laid down in the XIth Hague Convention.

The Netherland Government hold the view that censorship by British Authorities on airmail carried by the Royal Dutch Air Lines must be considered as an unjustified interference with the postal traffic in transit. They are of opinion that at any rate airmail carried on the outward journey which cannot contain conterband, must be exempt from censorship.

It is furthermore deemed unsatisfactory that airmail should be completely at the mercy of an administrative authority whose onesided decision is not subject to control by a judicial organ.

In the case of airmail thus seized, not being subject to the international rules regarding contraband law, an appeal to the British Prize Court is not possible, as at least is feasible in the case of mails removed from board ships.

3. Furthermore I have the honour to state that in Holland as well as in the Netherlands-Indies the interference in the transport of mail carried by K.L.M. between the Netherlands and the Overseas Territories is felt as a special inconvenience. The value of the K.L.M. postal communications have often been recognized in the British Empire and particularly in Singapore; they derive their importance from the rapidity of No. W. 17163/15103/49 regarding the censorship of mail carrier transport on this journey. The air service as such will greatly suffer, if it is slowed down owing to measures of censorship.

His Majesty's Government no doubt fully realize the importance of this rapid communication both to commercial interests as to relatives living far apart; delays have not failed to cause much inconvenience and harm, with a result that serious grievances have been voiced, both in the Netherlands and in the Netherlands-Indies.

I have the honour to bring to Your Excellency's notice that lately the situation has considerably deteriorated, as the British censor, for reasons the Netherland Authorities are not aware of, has removed in increasing quantities airmail from K.L.M. machines on their way to Europe. As an example I may draw your attention to the case of the K.L.M. machine "PH-ALO." from which 164 K.G. of mail were removed on January 15th last, while on the 18th January 243 K.G. were removed from the "PH-ARE.". The 164 K.G. of the "Ph-ALO." consisted of the following mail:

1 bag	Palembang—Medan	2.547 Kg.
1 „	Batavia—Medan	11.000 „
1 „	Soerabaya—Medan	2.932 „
1 „	Bandoeng—Medan	2.557 „
1 „	Djokjakarta—Medan	1.322 „

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 51.

H1572-0201

1	„	Batavia—Medan	13.550 „
1	„	Solo—Medan	0.590 „
1	„	Cheribon—Medan	0.308 „
1	„	Poerwokerto—Medan	0.210 „
1	parcel	Semarang—Medan	0.164 „
1	bag	Batavia—Amsterdam	14.500 „
1	„	Batavia—Amsterdam	17.250 „
1	„	Batavia—Den Haag	21.800 „
1	„	Batavia—Den Haag	25.500 „
1	„	Soerabaya—Den Haag	2.205 „
1	„	Soerabaya—Rotterdam	4.172 „
1	„	Soerabaya—Rotterdam	1.423 „
1	„	Soerabaya—Den Haag	4.663 „
1	„	Soerabaya—Amsterdam	2.271 „
1	„	Soerabaya—Amsterdam	3.102 „
1	„	Batavia—Rotterdam	22.150 „
1	„	Bandoeng—Den Haag	8.726 „
1	parcel	Semarang—Amsterdam	1.054 „

In this way and also by the exercise in some instances of double censorship (e. g. at Singapore, Penang and at Lydda), the delays in the airmail communications are bound to increase.

I have the honour to urge Your Excellency to approach the Authorities concerned with a view to putting an end to the censorship as exercised at present on the K.L.M. postal service between the Netherlands and the Netherlands-Indies and to take measures in general which would tend to alleviate the discontent raised in the Netherlands as a result of the serious delays and the growing interference in the transport of mail by air.

227.

Verlautbarung des amerikanischen Staatsdepartments vom 23. Februar 1940 über die Zensur amerikanischer Luftpost in Bermuda[1]).

The censorship of air mails at Bermuda was commenced on January 18. The consul at Bermuda immediately telegraphed the Department stating that the censor at Bermuda had removed for purposes of censorship all sacks of throughbound mail for Europe from the American Clipper plane en route to Lisbon, though bags for England and France were not to be examined at Bermuda.

Before the mail was actually removed the traffic representative for Pan American Airways and the captain of the plane communicated with the consul at Bermuda. The consul recommended that prior to permitting mail to be taken off they lodge a written protest, which they did, and that no assistance in unloading be lent to the British authorities. At the same time the consul orally protested to the chief censor and on the next day addressed a formal note to the Colonial Secretary. Both the oral and the written protests were made on the consul's own authority and not by instructions from he Department.

The Department also received a telegram from President Trippe of Pan American Airways on January 19, the day following this act of censorship. No mention is anywhere made either in the telegram from Mr. Trippe or in our reports from the American consul that any force was used or threatened in connection with this removal of mails from the plane. Both the captain of the plane and the Pan American representative were in communication with the consul and had every opportunity to mention any use of force or threat of force by the British authorities, as did Mr. Trippe in his telegram to the Department.

[1]) Dep. of State Bulletin, Bd. II (1940), S. 196.

H1572-0202

H1572-0203

Behandlung feindlicher Staatsangehöriger auf neutralen Schiffen

H1572-0204

H1572-0205

H1572-0206

I. Allgemeines

228.

Aufzeichnung der italienischen Botschaft in Berlin vom 7. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Behandlung deutscher Staatsangehöriger auf italienischen Schiffen durch Großbritannien und Frankreich[1]).

(Übersetzung.)

Die italienische Regierung hat seinerzeit der englischen Regierung über die allgemeine Angelegenheit der Einschiffung von Zivilpassagieren kriegführender Staaten auf italienischen Schiffen eine Frage gestellt.

Die englische Regierung hat jetzt diesbezüglich folgendes bekanntgegeben:

„1. Die deutschen jüdischen Passagiere, welche sich auf italienischen Schiffen eingeschifft haben und nach dem Fernen Osten gerichtet und im Besitz deutscher gezeichneter Pässe sind, können frei ihre Reise fortsetzen, worunter natürlich zu verstehen ist, daß sie sich nicht in britischen Häfen ausschiffen können. Das Foreign Office muß jedoch einen Vorbehalt allgemeinen Charakters machen bezüglich eventueller einzelner Passagiere, welche bei den britischen Behörden als Agenten deutscher Propaganda und Spionage hervorgehen.

2. Die Passagiere deutscher Nationalität im allgemeinen, welche sich auf italienischen Schiffen eingeschifft haben und nach Überseehäfen gerichtet sind, sind gleichfalls frei, ihre Reisen fortzusetzen, mit Ausnahme des Vorbehalts von dem im vorangehenden Paragraphen, was einzelne Personen betrifft, über deren Tätigkeit als Propaganda- oder Spionage-Agenten die britischen Behörden besondere Informationen haben.

3. Die Passagiere deutscher Nationalität, welche auf italienischen Schiffen eingeschifft sind und von Überseehäfen kommen, um sich nach europäischen Häfen zu begeben, können gleichfalls ihre Reise, mit folgenden Ausnahmen, fortsetzen: a) von einigen Kategorien von Passagieren, welche wegen ihres Alters der Militärpflicht unterliegen; b) von Propaganda- oder Spionage-Agenten, über deren Konto die englischen Behörden besondere Informationen besitzen."

Die französische Regierung, welche gleichfalls seinerzeit von der italienischen Regierung interessiert worden ist, um den Standpunkt über diese Angelegenheit zu erfahren, scheint weniger weitgehende Richtlinien als die von der britischen Regierung angegebenen anzuwenden. Das heißt, daß die französische Regierung beabsichtigen würde, das Recht, auf dem Meere oder in den Zwischenlandungshäfen nicht nur die deutschen Passagiere, die der Militärpflicht unterstehen und sich auf der Reise befinden, um sich ihrem Lande zur Verfügung zu stellen, sondern auch diejenigen in Haft zu nehmen, welche, zum Militärdienst geeignet, sich an irgendeinen Ort und deshalb auch nach Überseeländern begeben, auszuüben, mit Ausnahme von Ärzten, Geistlichen und allgemeinem Sanitätspersonal. Die französischen Behörden sind außerdem der Ansicht, ohne Unterschied von Alter und Geschlecht, alle deutschen Staatsangehörigen verhaften zu können, die auf italienischen Schiffen eingeschifft sind und die in französischen Häfen anlegen. Diese Maßnahme wird dagegen nicht von den britischen Behörden angewandt, welche nicht die Frauen oder die nicht dem Militärdienst unterworfenen Männer oder die, obwohl sie demselben unterstehen, sich auf der Reise nach Überseeländern befinden, zu verhaften pflegen, auch wenn das Schiff in englischen Häfen anlegt.

Diesem bestehenden Unterschied der von der britischen und der französischen Regierung angewandten Richtlinien gegenüber hat die italienische Regierung nicht verfehlt, der letzteren die Zweckmäßigkeit darzulegen, — um Zwischenfälle zu vermeiden, — die von den Kriegführenden bezüglich der sich auf italienischen Schiffen befindlichen Passagiere angewandten Maßnahmen auf der Grundlage der aus der englischen Mitteilung hervorgehenden weitzügigeren Ansichten zu vereinheitlichen.

Die italienische Regierung behält sich vor, zur gegebenen Zeit das mitzuteilen, was die Regierung von Paris bezüglich der angewandten Entschlüsse antworten wird.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0207

229.

Note des französischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 12. Februar 1940 an die schwedische Gesandtschaft in Paris betreffend die Behandlung deutscher Staatsangehöriger auf neutralen Schiffen[1]).

Par une note verbale du 2 février 1940, la Légation de Suède a bien voulu demander au Ministère des Affaires Etrangères de lui faire connaître les principes qui dictent aux autorités françaises compétentes leur attitude a l'égard des ressortissants allemands voyageant à bord de bâtiments neutres.

Le Ministère des Affaires Etrangères a l'honneur de faire savoir à la Légation de Suède que, d'une manière générale, les croisières françaises sont tenues, lorsqu'elle procèdent à l'arraisonnement d'un bâtiment neutre, de vérifier la qualité des ressortissants allemands qui s'y trouvent.

Dans certain cas, les officiers de la Marine française n'ont pas la possibilité d'effectuer rapidement sur place les enquêtes nécessaires et d'apprécier s'il convient ou non d'autoriser les intéressés à poursuivre leur voyage.

Aussi, afin d'éviter que la navigation ne soit retardée d'une manière excessive, les ressortissants du Reich ainsi arrêtés sont-ils conduits dans des ports français et internés soit pendant un délai limité, soit, au contraire, durant une période indéterminée.

Les décisions qui interviennent à cet égard s'inspirent des règles du droit international selon lesquelles sont détenus les ressortissants ennemis en âge de porter les armes, ceux qui ont reçu une mission de leur pays, ceux qui sont en route pour servir d'une manière ou d'une autre la cause de celui-ci.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0208

II. Einzelfälle

1. „Colombia"

230.

Protestnote des niederländischen Gesandten in London vom 28. September 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Festnahme von deutschen Staatsangehörigen auf dem niederländischen Dampfer „Colombia" im Hafen von Southampton[1]).

I have the honour, in accordance with instructions received, to inform you that the Captain of the m.s. „Colombia" has communicated to his Shipowners that on the 12th September last 10 persons of German nationality have been taken from board at Southampton, nine of them belonging to the crew; their names are:

A. Bezemek, steward,
K. Drescher, steward,
G. Schmidt, chiefcook,
W. Herzog, steward,
F. F. Kleinschmidt, liftboy,
W. F. Krause, 3rd cook,
H. E. Schlottau, stoker,
H. J. Vohwinkel, laundryman,
J. Burmeister, steward,
Carl F. Alger, age 34, engineer, 2nd class passenger bound for Augsburg.

Article 47 of the London Declaration on Maritime Law of 1909 only allows a belligerent to take enemy subjects off neutral ships, in case persons are concerned „incorporés dans les forces armées de l'ennemi".

The history of this article leaves no doubt that the meaning of the stipulation was to exclude the taking off from neutral ships of enemy subjects who are reservists or who are on their way to their country either with or without the demonstrable purpose to join the fighting forces.

The Netherland Government are furthermore of opinion that even if the London Declaration could not be accepted as binding law, passengers of belligerent nationality, according to contemporary international law, cannot be taken off a neutral merchantman, if, as in the present case, the ship has been forced to the territorial waters of a belligerent by that belligerent. This would seem to apply even more when persons not liable to conscription are concerned, or so called non-Aryans who have left Germany some time ago and who cannot return consequently.

I have the honour to request you to be good enough to approach the Authorities concerned with a view to obtaining the release of the crew and passengers mentioned above at as early a date as possible and have the honour to remain etc.

[1]) Niederländisches Orangebuch 1939, S. 16 f.

H1572-0209

231.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 9. November 1939 an den niederländischen Gesandten in London auf dessen Protestnote vom 28. September 1939[1]).

1. I have not failed to cause enquiries to be made by the Departments of His Majesty's Government concerned into the matter of the removal and internment of certain German nationals from the S. S. „Colombia" at Southampton, regarding which you addressed me in your Note No. 3342 of September 28th.

2. I am now informed that the vessel in question was not, as stated in your Note, „forced to the territorial waters of a belligerent by that belligerent". She was on a voyage from the West Indies to Holland, and would normally have called at Plymouth, but being unable to do so, since Plymouth is not an approved port for passengers, she proceeded to Southampton. The vessel having called voluntarily at a British port in the ordinary course of her voyage, she and all persons an board her became, while there, subject to British jurisdiction and the removal and detention of the Germans in question was effected in exercise of that jurisdiction and not of belligerent rights at sea.

3. This being so, the question of the removal of enemy nationals from neutral ships on the high seas does not arise in the present case, but as your note of September 28th refers to this matter and mentions Article 47 of the Declaration of London, I desire to state that His Majesty's Government are not prepared to admit that Article 47, as distinct from Article 45, was not intended to cover the case of reservists. But however this may be, the Declaration of London never came into force and is not binding, and, in the view of His Majesty's Government, the right to remove certain categories of enemy nationals from neutral ships on the high seas is well-established in international law, and Article 47 of the Declaration of London, especially if interpreted in the sense put upon it by the Netherlands Government, cannot be regarded as a complete and satisfactory definition of the categories in question.

4. The Netherlands Government will be aware of the recent action of the German Government in removing from a Swedish vessel a number of British fishermen who had been rescued from a trawler, sunk by enemy action.

(Antwortnote des niederländischen Gesandten in London an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf dessen Antwortnote vom 9. November 1939.)

Die Note hat einen ähnlichen Inhalt wie die niederländische Antwortnote im Falle „Pennland"[2]).

2. „Pennland"

(Protestnote des niederländischen Gesandten in Paris an den französischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Festnahme von deutschen Staatsangehörigen auf dem niederländischen Dampfer „Pennland" in französischen Hoheitsgewässern.)

Die Note hat in der Begründung des Protestes den gleichen Inhalt wie die niederländische Protestnote im Falle „Colombia"[3]).

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 44.
[2]) Siehe unten Nr. 233. — Die 10 festgenommenen deutschen Staatsangehörigen sind im November 1939 von den britischen Behörden freigelassen worden.
[3]) Siehe oben Nr. 230.

H1572-0210

232.

Antwortnote des französischen Ministerpräsidenten und Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 31. Januar 1940 an den niederländischen Gesandten in Paris auf dessen Protestnote[1]).

Par lettre du 8 janvier 1940, vous avez bien voulu me signaler de nouveau le cas des ressortissants allemands qui se trouvaient à bord du „Pennland" et qui, après avoir été débarqués dans le port de Boulogne, ont été internés en France.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement français n'a pas manqué de consacrer à cette affaire un examen particulièrement attentif et empreint d'un esprit de bienveillance; il lui eût été, en effet, agréable de donner satisfaction en la circonstance au Gouvernement néerlandais.

Toutefois, il résulte de l'enquête à laquelle il a été procédé et qui a porté sur chacun des intéressés que ceux-ci, d'après les indications recueillies, seraient tous en âge de porter les armes; leur libération aurait donc été d'autant plus difficile à envisager qu'ils se rendaient dans un pays voisin de l'Allemagne.

Se fondant sur ces considérations, les administrations françaises compétentes se sont arrêtées finalement à une conclusion négative qui tenait compte, au reste, de la double circonstance que le „Pennland" était entré de son plein gré dans les eaux françaises et que, par ailleurs, le Gouvernement français ne se trouve pas lié par la Déclaration de Londres de 1909, relative au droit de la guerre maritime.

Je ne doute pas que le Gouvernement des Pays-Bas ne fasse leur part aux motifs qui ont dicté la décision que j'ai le regret de vous faire connaître.

233.

Antwortnote des niederländischen Gesandten in Paris vom 29. Februar 1940 an den französischen Ministerpräsidenten und Minister für Auswärtige Angelegenheiten auf dessen Antwortnote vom 31. Januar 1940[2]).

Par Sa lettre en date du 31 janvier dernier Votre Excellence a bien voulu me faire connaître que les ressortissants allemands arrêtés à bord du vapeur „Pennland" qui tous, d'après les indications recueillies, étaient en âge de porter les armes, ne pouvaient être mis en liberté parce que d'une part le vapeur „Pennland" était entré de son propre gré dans les eaux françaises et que d'autre part le Gouvernement français n'était pas lié par la Déclaration Navale de Londres de 1909. Depuis lors il s'est présenté plus d'un cas similaire de sujets ennemis arrêtés à bord de navires néerlandais entrés de leur propre gré dans les eaux territoriales françaises, exception faite du cas de l'arrestation à bord du vapeur néerlandais „Ajax" de l'Allemand L. PETERSEN, arrestation opérée en pleine mer par un vaisseau de guerre français.

Or le Gouvernement néerlandais ne peut abandonner son point de vue d'après lequel doit être libéré tout sujet ennemi non incorporé dans la force armée de son pays et arrêté à bord d'un navire néerlandais entré soit volontairement ou par contrainte dans les eaux territoriales françaises.

A ce sujet mon Gouvernement se permet d'appeler à nouveau l'attention du Gouvernement français sur le rapport général de la Conférence Navale Internationale de Londres de 1909, où il est affirmé textuellement et sans possibilité de doute, que la dénomination „individus incorporés dans la force armée de l'ennemi" qui figure à l'article 45 de la Déclaration Navale de Londres n'a aucunement trait aux réservistes, mais uniquement aux sujets incorporés effectivement dans la force armée ennemie.

En conséquence le Gouvernement néerlandais est d'avis que l'article 47 de la Déclaration Navale de Londres, en accord avec le commentaire de l'article 45, que je viens de citer, doit être interprété de telle façon que seuls les sujets incorporés effectivement dans la force armée de leur pays sont susceptibles d'être arrêtés à bord de navires neutres.

Certes le Gouvernement néerlandais ne perd pas de vue que la Déclaration Navale de Londres n'est jamais entrée en vigueur et que de ce chef la disposition de l'article 47 ne peut strictement être considérée comme liant les signataires. Il tient à souligner cependant qu'un grand nombre de puissances, parmi lesquelles les Etats Unis d'Amérique et le Japon, de même que les Pays-Bas, ont adopté tant pendant la guerre mondiale qu'actuellement le point de vue que, nonobstant le fait que les puissances ne sont pas liées par la Déclaration, l'article 47 doit être considéré comme une règle générale du droit des gens.

---

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 44 f.
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 45 f.

Il est à noter qu'en 1914, au début de la guerre, les Gouvernements français et britannique eux aussi ont appliqué le principe énoncé à l'article 47 de la Déclaration Navale de Londres et que lorsqu'en novembre 1914 ils s'en écartèrent, ils caractérisèrent ce revirement comme étant une mesure de représaille légitimée par les circonstances.

Aux yeux du Gouvernement de la Reine la ligne de conduite adoptée actuellement par le Gouvernement français ne correspond donc point à celle qu'il avait suivie dans le passé. Il suffirait de rappeler l'attitude de la France lorsqu'elle était elle-même neutre, comme à l'époque de l'affaire du „Trent".

C'est pourquoi le Gouvernement de la Reine se plaît à espérer que le Gouvernement français voudra bien revenir à son attitude initiale et non pas prendre comme point de départ pour instaurer une nouvelle règle de droit des gens des actes caractérisés comme mesures de représaille, contre lesquelles du reste, dans la dernière guerre, ont protesté les Puissances neutres intéressées, telles les Pays-Bas et les Etats-Unis d'Amérique. Aussi le Gouvernement néerlandais ne peut-il que maintenir sa demande que soit libéré dans un délai aussi rapproché que possible le passager du vapeur „Ajax" qui fut arrété en pleine mer.

Le Gouvernement français est en outre d'avis que par le fait que des navires néerlandais entrent de leur propre gré dans les eaux territoriales françaises, il est libre d'interner sans discrimination tous les ressortissants ennemis qui s'y trouvent à bord. Le Gouvernement néerlandais ne peut se rallier à cette opinion.

Les règles énoncées à l'article 47 de la Déclaration Navale de Londres sont basés sur la considération que, de même que les belligérants ont le droit de s'opposer sous certaines conditions au transport de certaines marchandises de contrebande, ils peuvent empêcher le transport de certaines personnes dites de „contrebande".

Il résulte de ce qui précède qu'une puissance belligérante ne peut arrêter à bord de navires neutres entrés librement dans ses eaux territoriales des sujets ennemis ne répondant pas à cette qualification de „contrebande", pas davantage qu'elle ne peut saisir des biens ennemis qui ne sont pas de contrebande, même si le navire neutre qui les transporte est entré de son propre gré dans les eaux territoriales de la puissance belligérante. Dans les deux cas le pavillon neutre doit être respecté.

Il est presque superflu d'ajouter que dans aucun des cas qui se sont présentés il ne s'agissait d'un transport de personnes qui pourrait avoir le caractère d'une aide à l'ennemi.

En conclusion et d'ordre de mon Gouvernement j'ai l'honneur de m'adresser à la bienveillance accoutumée de Votre Excellence avec la prière de vouloir bien, à la lumière de ce qui précède, faire soumettre à une nouvelle étude la question dont il s'agit, afin que soient également libérés, conformément au droit international, les autres ressortissants ennemis arrêtés à bord de navires néerlandais dans les eaux territoriales françaises, en tant que ces ressortissants ne sont pas incorporés dans la force armée de leur pays.

3. „Asama Maru"

234.

Memorandum der japanischen Regierung vom 22. Januar 1940 an die britische Regierung gegen die Festnahme von 21 Deutschen an Bord des japanischen Dampfers „Asama Maru"[1]).

(Übersetzung.)

On 21st January, at 12.50 P. M., a British man-of-war ordered the Japanese steamship "Asama Maru", which was proceeding from Honolulu to Yokohama, to stop at a point 35 nautical miles off Nojimasaki Chiba Prefecture, and the vessel stopped at 12.54 P. M. in latitude 34 degrees 34 minutes North and longitude 140 degrees 31 minutes East. The British man-of-war thereupon sent an officer and a number of seamen to the "Asama Maru", and, claiming to act under a right in international law but without explaining in detail the reasons for its actions and without even disclosing its name, demanded the delivery of twenty-one Germans who were on board. The captain of the "Asama Maru" refused the demand, but was unable to prevent the detention by force of the German passengers in question at the hands of the British man-of-war.

2. It is already well known to the British Government that the Imperial Government, in accordance with universally recognised usage, has adhered to the principle that the subjects of one belligerent Power, whose delivery a second belligerent Power may demand on the high seas, are restricted to those actually embodied in the armed forces. In spite, however, of the fact that the attitude of Japan in this matter is well known, a British man-of-war, in the waters adjacent to Japan, has taken forcible measures described above against a Japanese vessel. The Japanese Government cannot but regard such British action as a serious, unfriendly act against Japan and therefore they attach greatest importance to the affair.

[1]) Cmd. 6166, Japan No. 1 (1940), S. 2.

H1572-0211

The Japanese Government cannot acquiesce in the measure taken by the British Navy, regarding which they demand the British Government to give them a full and valid explanation promptly. The Japanese Government hereby explicitly reserve in advance the right to demand delivery to them of detained Germans.

In view of the fact that the British action is already giving a great shock to public opinion in Japan, repetition of such an action in future would inevitably aggravate all the more the sentiment of the Japanese nation against Great Britain. From the broad viewpoint of future relations between Japan and Great Britain the Japanese Government request the British Government to pay their serious consideration to the matter.

235.

Antwortnote des britischen Botschafters in Tokio vom 27. Januar 1940 an den japanischen Außenminister auf das japanische Memorandum vom 22. Januar 1940[1]).

I have the honour, under the instructions of His Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, to refer to the memorandum handed to me by his Excellency the Vice-Minister for Foreign Affairs on 22nd January regarding the case of the "Asama Maru".

2. In that memorandum the Imperial Japanese Government state that they cannot but regard the action of His Majesty's Government in the United Kingdom as a serious unfriendly act against Japan and, therefore, they attach the greatest importance to the affair. His Majesty's Government profoundly regret the interpretation put upon their action by the Imperial Japanese Government and avail themselves of this opportunity to state that there was no unfriendly action whatsoever in the exercise of their right as a belligerent to stop and search neutral shipping at sea. The exercise of this right does not, in the view of His Majesty's Government, imply any slight upon the honour or national dignity of the neutral State involved, and this has been amply demonstrated in the present and in preceding wars. The fact that the stoppage of the "Asama Maru" took place where it did was dictated solely by the necessities of the particular situation. His Majesty's Government greatly regret, however, that the present incident, occuring as it did so close to the capital, should have aroused such profound resentment in Japan.

3. The facts of this case are as follows: His Majesty's Government in the United Kingdom are aware that the German Government are making an organised attempt to secure the return to Germany of German mercantile marine officers and men from America. So anxious are the German Government to obtain the services of these men that they are being despatched by the long and expensive route across the Pacific, via Japan and Siberia. It will not be suggested that the German Government would have devoted part of their scanty supplies of foreign exchange to so expensive an operation if the object of the return of these men was not to enable their services to be employed for military operations. As almost the entire German mercantile fleet is laid up in port, it is obvious that the object with which the German Government have arranged the journey of these men cannot have been that they should be employed in merchant ships, and that they are intended for service in the German Navy for which their special training, particularly in the case of officers and technical ratings, renders them particularly suitable. His Majesty's Government are aware of at least four parties of these men who were due to leave America in this way almost simultaneously; the first of these parties consisted of one about fifty in number which sailed on the "Asama Maru". This ship was, as stated in the Japanese memorandum, stopped on the high seas by a British man-of-war, and of the fifty Germans on board thirteen officers and eight technical ratings were removed; the remainder, who, though trained seamen, did not possess the special qualifications of the officers and technical ratings, were allowed to proceed on their voyage.

4. It is this action of which the Imperial Japanese Government contest the legality. They do not, as His Majesty's Government understand their position, dispute the legitimacy of the exercise of the right of visit and search by a belligerent warship on the high seas; they do not dispute that certain categories of enemy nationals may legitimately be removed from a neutral vessel, but they contend that the persons removed in the present case do not fall within the categories in question. This is accordingly the only legal issue between the two Governments to which the present case gives rise.

5. Paragraph 2 of the Japanese memorandum states that "the Imperial Government, in accordance with the universally recognised usage, has adhered to the principle that the subjects of one belligerent Power whose delivery a second belligerent Power may demand on the high seas, are restricted to those actually embodied in the armed forces." The Japanese memorandum does not quote any authority to support what is stated to be the "universally recognised usage," but when handing the memorandum to me his Excellency the Vice-Minister for Foreign Affairs stated that article 47 of the Declaration of London constituted the basis for the Japanese Prize Instructions.

[1]) Cmd. 6166, Japan No. 1 (1940), S. 3.

H1572-0212

6. The Declaration of London, never having come into force, is not binding on any State, and cannot be relied on against His Majesty's Government as an authority. But in any case it cannot be argued that article 47 of the declaration is the origin of the right to remove enemy nationals from neutral ships. Leaving out of account cases in which the carriage of enemy nationals by a neutral ship renders the ship liable to capture and condemnation, there has existed for centuries a practice of taking enemy nationals out of a neutral ship without prize proceedings being taken. That this is so is shown by the fact that a series of treaties were entered into, beginning in the 17th century and running on till the middle of the 19th, which provided that enemy nationals should not be removed from neutral ships unless they were, to quote a phrase which occurs in several of these treaties, "military persons and effectively in the service of the enemy." It will not be disputed that the object of these treaties was to limit the exercise of an existing right or practice, and not to create a new one; and the basis of the practice, and of its limitation by the treaties in question, was clearly the right of a belligerent to remove individuals, the object of whose voyage was to take their place in the enemy ranks, the case of the carriage of an actual detachment of enemy forces being already covered by the right to capture the ship in such a case. At the time when the phrase quoted above was first adopted in the treaties in question. European wars were fought by comparatively small armies of professional soldiers, and in such circumstances the phrase in question was perfectly apt as a definition of the category of persons who might reasonably be removed. But under modern conditions, where conscription laws impose a liability to military or naval service on all able-bodied males, it is obvious that a right to remove "military persons" would be illusory if it did not cover individuals who, though not on the peace-time strength of their country's armed forces, are under a legal liability to serve and are actually on their way to take their place in the ranks. Such persons are precisely those who are likely to be found travelling on neutral ships in time of war; and it would be impossible to justify a suggestion that if there be found on a neutral ship two enemy males of military age, both of whom are under a legal liability to serve and both of whom are travelling to their country in order to take their place in its armed forces, one can be removed because he is on the peace-time strength and the other cannot because he is a reservist.

7. The question whether persons who, being under a legal liability to serve, are returning to their country to perform that obligation, are technically "effectively in the service of the enemy" or "incorporés dans la force armée de l'ennemi" (the phrase employed in the Declaration of London) may depend on the terms of the conscription law of the country concerned, which in itself is sufficient to show how artificial is, in this connexion, any distinction between such persons and members of the peace-time strength. But it can hardly be seriously contended that the mere fact that such persons may not have actually joined the corps to which they are to belong carries the conclusion that they are not in the military service of the enemy, and the suggestion that they are not within the category of persons who may be removed from a neutral ship seems to result entirely from the interpretation which has been placed in some quarters on the terms of article 47 of the Declaration of London. The report on the declaration states that the phrase "incorporés dans la force armée de l'ennemi" in article 45 (which provides for the condemnation of a vessel which was on a voyage specially undertaken with a view to the transport of individuals so embodied) should not be regarded as covering reservists, and the same interpretation has in consequence been placed on the phrase in article 47. The report states, however, that this interpretation was adopted in connexion with article 45 "in a spirit of conciliation", which shows that it was not regarded as representing an already existing rule, and the reasons which actuated this compromise in the case of article 45 are not applicable to article 47. But in any case article 47 is not a binding authority, and if interpreted in the above sense would, as shown above, produce unreasonable and illogical results. Apart from this interpretation of article 47, His Majesty's Government are aware of no authority for the proposition that persons in this position do not fall into the category of enemy nationals who may be removed from a neutral ship.

8. His Majesty's Government conclude, therefore, that, assuming that a right to remove enemy nationals from neutral ships exists at all (and this is not disputed by the Imperial Japanese Government), it must include persons returning to their own country for the purpose of fulfilling the obligation of military service which is imposed upon them by law. This contention is strongly supported by the practice of the war of 1914—1918. Except for a short period at the beginning of that war, persons returning to join the colours were regularly removed from neutral ships, without objection being seriously taken on grounds of law; there were some cases where persons so removed were subsequently released, but in such cases there were special circumstances, such as the acquisition of a neutral nationality by the person concerned. In these circumstances His Majesty's Government can only regard the right to remove persons in this position as being definitely established by law and precedent, and they may point out that this is the view taken by that great American authority, Dr. Hyde (International Law, volume 2, p. 640).

9. There is, in any case, no doubt as to the view of the German Government on the point. Article 77 of the German Prize Ordinance of 1939 provides as follows: —

"(1) The passengers in captured vessels must be released.

(2) The following are excepted: —

(i) Members of the enemy armed forces.

(ii) Persons who are making the voyage in order to put themselves in the service of the enemy armed forces.

(iii) Agents of the enemy."

It is clear therefore, that the German Government regard persons who "are making the voyage in order to put themselves in the service of the enemy armed forces," as in precisely the same position as "members of the

H1572-0213

enemy armed forces," and if the Imperial Japanese Government take a contrary view about the Germans now in question, they are making a claim which the German Government could not make for themselves. The Imperial Japanese Government can hardly expect such a claim to be admitted by His Majesty's Government in existing circumstances. I may add that the practice of the German Government in the present war has gone even beyond the provisions of their Prize Ordinance. Not only have they removed Poles of military age from neutral vessels in the Baltic, but they have removed from a Swedish ship, and still hold in captivity, British fishermen who had been picked up after the destruction of their boat by the German forces, although the fact that the men concerned were engaged in innocent fishing, is sufficient evidence that they were not on their way to join the armed forces. The Imperial Japanese Government will not expect His Majesty's Government to be bound by a supposed rule which is denied and disregarded by their enemy.

10. It remains to consider the position of the particular Germans who were removed from the "Asama Maru". As to their liability to military service under German law, there is no doubt. Under article 1 of the German Defence Law of the 21st May, 1935, "every German man is liable to compulsory military service," while under article 4 compulsory military service lasts from the end of the eighteenth year to the end of the forty-fifth year, and under article 6 this period can be extended in war and in special emergencies by the Reich War Minister. There are, moreover, special provisions relating to seamen. Paragraph 4 of the "Ordinance for the supervision of military service" of the 24th November, 1935, provides special registration duties for seafaring men as soon as their employment on a ship ceases, and they have to obtain instructions as to what they shall then do from "the armed forces recruiting office." Service on a ship is regarded as equivalent to the half-yearly inspection and instruction of all reservists held by the military authorities, and both in peace and wartime it lies with the German Reich to decide in the case of every seaman whether, after the age of 18, he joins the navy or the merchant marine, and whether he subsequently remains in the one service or the other. Such being the liability to military service of all German nationals of military age, it is impossible, and particularly so in the case of seamen, to draw any valid distinction between those who have actually joined a particular unit and those who are in the course of a journey, undertaken in pursuance of a legal duty, to join such a unit.

11. As I have explained above, the special aptitude of the men now in question for naval service, and the remarkable efforts made by the German Government to secure their return to Germany, give every reason to believe that they were intended for service in the German Navy. Some of the Germans in question form part of the engine-room staff of tankers, and their special knowledge of the Diesel engine renders it practically certain that they would be employed for submarine service, in which case, in the event of their succeeding in returning to Germany, they would take part in the illegal activities of that service which have caused so much loss to neutral countries. Indeed, in modern warfare it may well be that persons, such as the individuals now in question, with special and technical qualifications, although not actually employed in the armed forces of the State in time of peace, possess considerably higher military value in time of war than ordinary members of the peace-time strength. Although, as stated above, the number of German trained seamen on the "Asama Maru" was about fifty, only twenty-one were removed, of whom thirteen were officers and eight were technical ratings possessing special qualifications. Accordingly, His Majesty's Government did not, in fact, exercise to the fullest extent the rights which they can claim.

12. Since the outbreak of war, not only British lives and shipping, but also neutral lives and shipping, have been lost as a result of unrestricted submarine warfare by Germany, which is carried out in violation of international law and of agreements to which she is a party, and with a total disregard of the dictates of humanity. His Majesty's Government are determined to put an end to this method of warfare by the means at their disposal, and they could not reconcile it with their obligations to their own contrymen, to say nothing of neutral interests, to risk innocent lives and shipping by allowing personnel to reach Germany which can be employed to perpetuate this menace.

13. For the above reasons, His Majesty's Government maintain that their action was justified by international law and practice, and they are unable to admit that the protest which the Imperial Japanese Government have thought it necessary to make is well-founded in law.

236.

Antwortnote des japanischen Außenministers vom 1. Februar 1940 an den britischen Botschafter in Tokio auf dessen Antwortnote vom 27. Januar 1940[1]).

(Übersetzung.)

I have the honour to acknowledge receipt of the note dated the 27th January last in which your Excellency gave a detailed statement concerning the "Asama Maru" incident and to put forward the following observations:

1. In the note under reply the British Government state that they "greatly regret that the present incident occuring as it did so close to the capital should have aroused profound resentment in Japan" and the Imperial Government receive this statement with great pleasure.

[1]) Cmd. 6166, Japan No. 1 (1940), S. 8.

H1572-0214

2. In your Excellency's note, the British Government expound at length their legal views concerning this case, from which, however, I hold fundamentally different opinions. I would urge the British Government to give the fullest consideration to the following points:

(a) In the note under reply the British Government state that "the Declaration of London never having come into force is not binding on any State and cannot be relied on against His Majesty's Government as an authority. But, in any case it cannot be argued that article 47 of the Declaration is the origin of the right to remove enemy nationals from neutral ships." and they assert that "there has existed for centuries a practice of taking enemy nationals out of a neutral ship without prize proceedings being taken". After citing provisions of treaties which were concluded between the beginning of the 17th century and the middle of the 19th century, the British Government then conclude that "it will not be disputed that the object of these treaties was to limit the exercise of an existing right or practice, and not to create a new one, and the basis of the practice and of its limitation by the treaties in question was clearly the right of a belligerent to remove individuals the object of whose voyage was to take their place in the enemy ranks."

To sum up the views of the British Government as stated above, they are to the effect that it is an established principle in international law that enemy nationals may be removed from a neutral ship on the high seas without any prize proceedings whatever. The Imperial Government are obliged, however, to draw attention to an important divergence of views on this point. In the opinion of the Imperial Government the removal of enemy nationals from neutral ships engaged in peaceful traffic on the high seas has essentially been regarded as illegal in international law in general, and there are a number of academic theories of international law and precedents concerning this point. Particularly is this clear from the controversy centring around the "Trent" case, and the Imperial Government would also point out that the British delegate to the London Conference on the rules of maritime warfare in 1908 confirmed this view as being in conformity with British practice. It is, moreover, understood that the United States Government have adopted the view that even in cases where neutral ships may be seized on the pretext of military assistance, unneutral activities or carrying of contraband persons, enemy nationals cannot be removed on the high seas without prize proceedings being taken. A similar view is plainly set out in Lushington's "Manual of Naval Prize Law," 1866 and 1884, paragraph 195, and in Holland's "Manual of Naval Prize Law", paragraph 94, which may be regarded as official publications of the British Government.

(b) In your Excellency's note the British Government dwell at length upon the question whether or not individuals under a legal liability to enter military service who are returning to their country to perform that obligation are "incorporés dans la force armée de l'ennemi." It is, however, stated in the report on the Declaration of London that the phrase "effectively in the service of the ennemy," contained in article 45, should not be regarded as including reservists, and as the British Government are aware the right of removal was limited to those effectively in the service of the ennemy as stated in the report as a compromise between the rules in force at the time of the London Conference on the rules of maritime warfare and the legal considerations before the conference. There is no doubt that this interpretation is also applicable as a matter of course to article 47 in which the same phrase is employed and the contention put forward in your Excellency's note that, since this interpretation was adopted in a spirit of conciliation as regards article 45, "the reasons which actuated this compromise in the case of article 45 are not applicable to article 47" must be described as being entirely without foundation.

Again, to insist that "in any case article 47 is not a binding authority" is rather to revert to the general principle of international law and to recognise that enemy nationals may not be seized on the high seas from neutral vessels engaged in peaceful navigation. If it is desired to adopt the principles of the Declaration of London and to establish exceptions to a general principle, it is natural that such exceptions should be interpreted strictly and in a narrow sense and it is considered that they should at least not go beyond the scope set forth in the report in regard to article 45.

(c) As the Declaration of London was not ratified by Great Britain which issued invitations to the London Conference on the subject of the rules of maritime warfare, it was not ratified by other countries. Accordingly it was never given the force of a treaty; but a number of countries, although not giving it the force of a treaty, have regarded it as embodying rational adjustments and compromises of the various principles relating to naval warfare and have followed it in their domestic laws, while in Japan, too, the rules of maritime warfare are, in principle, in accordance with it. And as regards article 47 of the Declaration, the fact that Japan and the other countries referred to above have adopted it merely amounts to the recognition of an exception to the general principle of international law, namely, that "enemy nationals shall not be removed from neutral vessels engaged in peaceful navigation on the high seas." As exceptions must be interpreted strictly and in a narrow sense, it follows that where recognition is given to an exception to the above principle in accordance with the Declaration of London, an interpretation which goes further than the interpretation of the conference on the subject of the rules of maritime warfare cannot be admitted.

Early in the World War when the British Government insisted that the persons liable to be removed from neutral ships were not limited to persons embodied in the armed forces on the enemy, but included persons who were reservists, they pointed out that the German forces had begun to hold as prisoners persons under a liability to military service in Belgium and Northern France, and the fact that it was considered necessary to use this as a pretext merely shows that the removal of persons other than those embodied in the armed forces of the enemy was not generally regarded as proper under international law. During the World War it must be

H1572-0215

admitted that there were, in the abnormal circumstances, instances of the violation of international law in regard to many matters, and that there were also instances of illegality as regards the removal of enemy nationals from neutral ships. But the Japanese Government cannot immediately admit that such instances have established a right in international law in accordance with laws and precedents.

(d) In your Excellency's note it is contended that, because it is held to be clear that the German Government in their prize rules regard the expression "persons who are making the voyage in order to put themselves in the service of the enemy armed forces" as precisely the same as "members of the enemy armed forces," such persons may be removed. But this is a confusion between the question whether or not enemy nationals may be removed from neutral vessels engaged in peaceful navigation on the high seas, and the question whether or not passengers on a vessel which has been captured may be held as prisoners after examination by a prize court; and it must be pointed out that, as a matter of international law, the question whether even persons in military service liable to be held as prisoners may or may not be removed from neutral vessels engaged in peaceful navigation on the high seas is a matter for argument. The Japanese Government are constrained to call the attention of the British Government to the fact that on this point their contention is devoid of substance.

It may further be added that the "Asama Maru" was engaged in peaceful navigation, having as her port of destination a port in the Empire, a neutral State, and her port of departure in America, also a neutral State, and that she was in no sense engaged in military assistance, unneutral activities or the carrying of contraband persons. Nor has definite proof been presented by the British Government that the twenty-one persons among the German passengers on board the "Asama Maru", who were removed by the British man-of-war, were embodied in the German armed forces.

As is clear from the foregoing observations, the Imperial Government cannot but reach the conclusion that the action taken by the British man-of-war in the "Asama Maru" incident is not justifiable in international law. The Imperial Government accordingly earnestly request the British Government to hand over the twenty-one persons who were removed from among the German passengers of the "Asama Maru".

237.

Note des britiſchen Botſchafters in Tokio vom 5. Februar 1940 an den japaniſchen Außenminiſter in Erwiderung auf deſſen Antwortnote vom 1. Februar 1940[1]).

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's note of the 1st February.

His Majesty's Government in the United Kingdom are unable to accept the validity of the legal argument contained in this note, and must once more affirm that they consider themselves to be fully entitled under international law to remove the twenty-one German officers and ratings from this vessel. His Majesty's Government reserve the right to reply to your Excellency's note in due course. In the meantime, I have the honour to state that investigation into the training and antecedents of these men, which has been in progress since their arrival in Hong-Kong, has disclosed that some of them are relatively unsuitable for military service. I am glad, therefore, to be able to inform your Excellency that, as an earnest of their desire to reach an amicable settlement of this case, and while reserving all their legal rights, His Majesty's Government are prepared to release nine of these men who would be handed over to the proper Japanese authorities at a time and place to be agreed upon.

238.

Erklärung des japaniſchen Außenminiſters vom 6. Februar 1940 vor dem japaniſchen Reichstag betreffend den „Aſama Maru"-Fall[2]).

(Übersetzung.)

On February 1, in a supplementary remark to my address on Japan's foreign policy, I gave an outline of our negotiations with the British Government concerning the "Asama Maru" case. Since then we carried on in earnest our negotiations with a view to effecting a speedy settlement of the case. As a result, although we have not yet arrived at a complete settlement, we have reached an important stage in that direction. I desire to avail myself of this occasion to report on the progress so far achieved.

As I have already stated, the reply of the British Government to our protest of January 22 was transmitted to us through Ambassador Craigie in Tokio under the date of January 27. In their note the British Government expressed their great regret at the occurence of the incident so near our capital which aroused such profound indignation of our nation, and at the same time dwelt at length on their legal opinions of the case.

[1]) Cmd. 6166, Japan No. 1 (1940), S. 11.
[2]) „Tokyo Gazette", Bd. III (1940), S. 357.

H1572-0216

To this British note we replied under date of February 1 that we took note with pleasure that the British Government, giving serious consideration to the fact that the incident had aroused public feeling in Japan, expressed their regret. At the same time we made a detailed refutation of the British views from the legal standpoint, and requested for the return of the twenty-one Germans taken out of the "Asama Maru", because we could not but arrive at the conclusion that the action of the British man-of-war was illegal under international law.

As regards the divergence of views between the two Governments, all its details will be made available in the official notes to be published this afternoon. However to give a resumé of the matter, the British Government place an interpretation of their own on Article 47 of the Declaration of London, stipulating the category of enemy nationals who may be removed from a neutral ship engaged in peaceful navigation on the high seas, and, moreover, they contend that the said Declaration of London has no binding authority whatever, as it has not been ratified by the signatory Powers. The practice to remove enemy nationals from a neutral ship engaged in peaceful navigation is, the British Government claim, an established principle in international law. But according to the views of the Japanese Government, it is clear from the related documents concerning the Declaration of London that Article 47 should not be construed as it interpreted by the British Government. Again, although the said Declaration has not been ratified, it is considered as constituting rational adjustments and compromises between various principles regarding naval warfare, and it has been incorporated in the international laws of many countries. In the light of this fact, we believe that the Declaration of London should be regarded to serve as a criterion in the Law of Nations. Furthermore, if we were to assume, that the Declaration is totally invalid as is contended by the British Government, the alternative would rather be that we should observe the general principle that no enemy nationals shall be taken out of a neutral ship engaged in peaceful navigation on the high seas. In brief, the British views have no foundation either in academic doctrines or in precedents for convincing us of their validity.

The Japanese Government maintain resolutely the above-stated views from the legal standpoint. But apart from the legalistic arguments, our Government, with a view to facilitating an early settlement of the case from political considerations, urged upon the British Government more than once the importance to the Anglo-Japanese relations of the release by the British of the Germans in their hands as soon as possible. We asked the British Government for sincere reconsideration and endeavoured to achieve our objective. As a result, the British Government in a note under date of February 5 communicated to us that they could not alter their views but as an earnest of the British Government's desire to settle the case amicably, they were prepared, while reserving all their legal rights concerning the case, to deliver to the proper Japanese authorities at such time and place as may be agreed upon hereafter nine of the Germans in retention on the grounds that investigations as to their training and antecedents have disclosed the fact that some are relatively unsuitable for military service than others.

The Japanese Government appreciate the desire of the British Government to effect a speedy and amicable settlement of the case. However, the number of men to be returned being only a portion of those demanded by us we are by no means satisfied. Therefore, although we intend to take over the said nine men, it is our intention to continue, in accordance with our above-mentioned views, to insist upon the delivery by the British Government of the rest of the German in retention.

As for the future the Government have decided, in order to eliminate uneasiness on the part of Japanese vessels in navigation hereafter, to issue instructions to various Japanese shipping companies not to allow the persons who are embodied in the armed forces of the belligerent Powers (including those who are suspected as such) to take passage on board their vessels, and the necessary steps therefor have been completed. The attention of the British Government has been called to the measures above stated. The circumstances being such, it is my firm belief that in the future the occurrence of an incident similar to that of the "Asama Maru" will be prevented.

4. „Schie"

239.

Note der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 6. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Festnahme eines englischen Besatzungsangehörigen des niederländischen Dampfers „Schie" in Swinemünde[1]).

Die Königlich Niederländische Gesandtschaft beehrt sich auftragsgemäß dem Auswärtigen Amt folgendes zu unterbreiten:

Laut Bericht der N. V. „Houtvaart" in Rotterdam wurde das niederländische Schiff „Schie" auf dem Wege von Finnland nach den Niederlanden ungefähr Mitte Oktober d. J. in der Ostsee angehalten und nach Swinemünde aufgebracht. Das Schiff ist inzwischen wieder freigegeben worden, jedoch der Dritte Maschinist, ein Engländer, Ambrose Abbott, wohnhaft in Rotterdam, ist von den deutschen Behörden von Bord geholt worden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0217

Auf Grund des Vorstehenden erlaubt sich die Gesandtschaft folgendes zu bemerken:

1. Paragraph 47 der Londoner Seerechtdeklaration von 1909 läßt ausschließlich zu, daß ein kriegführender Staat Angehörige eines feindlichen Staates von Bord neutraler Schiffe wegholt, wenn es Personen betrifft, die „incorporés dans les forces armées de l'ennemi" sind. Hierdurch wollte man, wie aus dem Zustandekommen dieses Paragraphen ohne jeden Zweifel festgestellt werden kann, ausschließen, daß Staatsangehörige feindlicher Staaten, die Reservisten sind oder sich auf dem Wege nach ihrem Vaterland befinden mit der nachweislichen oder nicht nachweislichen Absicht, dort Militärdienst zu verrichten, von Bord neutraler Schiffe geholt werden.

2. Außerdem stellt sich die niederländische Regierung allen Kriegführenden gegenüber auf den Standpunkt, daß, auch wenn die Londoner Seerechtdeklaration nicht als bindendes Recht zu betrachten ist, Passagiere feindlicher Nationalität, laut geltendem Völkerrecht, nicht von Bord neutraler Handelsschiffe geholt werden dürfen.

3. Die Tatsache, daß dies geschehen ist, während das Schiff einen feindlichen Hafen anläuft, verändert daran nichts, um so weniger, als dieses — wie im vorliegenden Fall — unter Zwang der Kriegführenden von hoher See in die territorialen Gewässer der Kriegführenden kommen mußte, und dies um so weniger, als es Personen betrifft, die nicht wehrpflichtig sind.

Auf Grund des Vorstehenden ersucht die Gesandtschaft die deutsche Regierung, Auftrag geben zu wollen, den Maschinisten Ambrose Abbott in Freiheit zu setzen. Es wird hierbei noch bemerkt, daß die niederländische Regierung denselben Standpunkt bereits mehrmals gegenüber der französischen und britischen Regierung eingenommen hat und daß auf Grund dessen die britische Regierung sich kürzlich bereit erklärt hat, zehn Deutsche, die von Bord eines niederländischen Handelsschiffes geholt waren, wieder in Freiheit zu setzen.

5. „Estonia"

240.

Note der estnischen Gesandtschaft in Berlin vom 18. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Einbringung des estnischen Postdampfers „Estonia" in einen deutschen Hafen sowie die Untersuchung seiner Postsendungen und die Festnahme von an Bord befindlichen feindlichen Staatsangehörigen[1]).

Die estnische Gesandtschaft beehrt sich, das Auswärtige Amt in folgender Angelegenheit um freundliches Entgegenkommen zu bitten:

Der zwischen Tallinn und Stockholm allwöchentlich verkehrende estnische Postdampfer „Estonia" wurde am Sonntag, dem 10. Dezember, 7.30 Uhr, auf seiner Reise aus Tallinn nach Stockholm, nahe bei der schwedischen Küste, von einem deutschen Hilfskreuzer angehalten und unter der Leitung eines Prisenkommandos nach Swinemünde eingebracht. Auf dem Dampfer befanden sich während seiner Aufbringung 180 Fahrgäste. Einer Anzahl dieser Fahrgäste wurde die Weiterreise von den deutschen Behörden gestattet, während andere zufolge den der Gesandtschaft eingegangenen Nachrichten interniert worden sind.

Den 15. d. M. wurde der Dampfer aus Swinemünde nach Stettin befördert, wo er sich noch eben befindet.

In der Prisenordnung vom 28. August 1939 (RGBl. 1 S. 1585) Art. 54 und Art. 59 heißt es, daß bei der Ausübung des Prisenrechts alle Maßnahmen mit möglicher Rücksichtnahme auf die Betroffenen durchzuführen sind und dieses insbesondere bei der Durchsuchung neutraler Postdampfer, wo nur im Notfall unter möglichster Schonung und mit möglichster Beschleunigung eine Durchsuchung vorgenommen werden soll. Wie schon gesagt, wurde der Postdampfer „Estonia" den 10. Dezember angehalten und schon den 12. Dezember in einen deutschen Hafen angeblich zur Kontrolle eingebracht. Da der Dampfer heute, den 18. Dezember, noch immer anscheinend zu demselben Zweck in Stettin zurückgehalten wird, so erlaubt sich die estnische Gesandtschaft zu bemerken, daß die im Art. 59 der Prisenordnung angeordnete möglichste Schonung und möglichste Beschleunigung in dem Fall des estnischen Postdampfers „Estonia" von den deutschen Militärbehörden nicht angewendet worden sind.

Es fehlen der estnischen Gesandtschaft vorläufig auch Angaben über das weitere Schicksal der Post, die sich auf dem Dampfer befand und von den deutschen Militärbehörden in Stettin am 15. Dezember ans Land gebracht worden ist.

Die estnische Gesandtschaft bittet das Auswärtige Amt zu veranlassen, daß die zuständigen Militärbehörden die im Art. 54 und 59 angeordneten Vorschriften auch im Falle des Postdampfers „Estonia" Anwendung finden lassen. Ferner bittet die estnische Gesandtschaft, daß die im Artikel 21 der Prisenordnung festgesetzten Bestimmungen für die an Bord der neutralen Schiffe vorgefundenen Briefpostsendungen berücksichtigt würden.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0218

H1572-0219

Was die Fahrgäste der „Estonia" anbetrifft, die angeblich interniert worden sind, bittet die estnische Gesandtschaft das Auswärtige Amt, sobald wie möglich die völkerrechtliche Grundlage dieser Handlung aufklären zu wollen. Laut Art. 77 der Prisenordnung sind die Fahrgäste freizugeben mit Ausnahme: 1. Angehörige einer feindlichen Streitmacht, 2. Personen, die die Reise machen, um sich in den Dienst einer feindlichen Streitmacht zu stellen und 3. Agenten des Feindes.

Die estnische Gesandtschaft ist der Überzeugung, daß es im gegebenen Fall nicht zulässig ist, die von den deutschen Behörden internierten Fahrgäste des Postdampfers „Estonia" zu einer der oben angeführten Kategorien zu rechnen. Die Gesandtschaft ist der Überzeugung, daß die estnische Flagge auch in diesem Fall ihren Schutz auf die an Bord der „Estonia" befindlichen und nicht dem Estnischen Staatsverband angehörenden Personen erstreckt.

H1572-0220

III. Ausnahmebehandlung der Diplomaten

241.

Memorandum der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 25. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Behandlung deutscher Diplomaten auf neutralen Schiffen[1]).

The British Government notes that the German Government would be prepared to release Mr. George Vereker without delay if the British Government could give assurances that all German diplomatic officers and German career consular officers would be allowed to pass unhindered by the British authorities in proceeding to or returning from their posts in the course of their official duties. While the British Government cannot undertake to allow any class of person of enemy nationality to pass unhindered, its present practice is to refrain from removing from neutral ships or detaining the following categories of persons:

(A) Heads of diplomatic missions accredited to neutral states, their families or domestic servants accompanying them.

(B) Diplomatic or commercial counselors, secretaries and attaches.

(C) Naval, military and air attaches or assistant attaches.

(D) Career archivists (chanceliers).

(E) Career consuls general, consuls, second secretaries of legation, vice consuls.

(F) And wives of officials specified in B to E.

242.

Memorandum der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 27. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Behandlung deutscher Diplomaten auf neutralen Schiffen[2]).

The American Chargé d'Affaires in Berlin has been authorized by the British Government to assure the German Government that it is the intention of the British Government to maintain its present practice respecting the treatment of German diplomatic and consular officers as defined in the aide memoire of December 25, 1939, so long as the German authorities act in the same manner towards similar categories of British subjects.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0221

243.

Memorandum des deutschen Auswärtigen Amts vom 6. Januar 1940 an die amerikanische Botschaft in Berlin in Erwiderung auf deren Memoranden vom 25. und 27. Dezember 1939 betreffend die Behandlung britischer Diplomaten auf neutralen Schiffen[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika den Empfang des Aide-Mémoire vom 25. v. M. und des Memorandums vom 27. v. M. — Nr. 9 — zu bestätigen und folgendes mitzuteilen:

Die deutsche Regierung wird, solange die britische Regierung in gleicher Weise verfährt, britische diplomatische und konsularische Beamte, die auf neutralen Schiffen von oder nach ihrem Posten zu dienstlichen Zwecken reisen, hieran nicht behindern. Es handelt sich hierbei um folgende Gruppen von Personen:

(A) Leiter diplomatischer Missionen, die bei einem neutralen Staat akkreditiert sind, und die sie begleitenden Familienangehörigen oder Hausangestellten;

(B) Diplomatische oder Handelsräte, -sekretäre und -attachés;

(C) Heeres-, Marine- und Luftwaffenattachés oder ihre Gehilfen;

(D) Berufskanzleibeamte;

(E) Berufs-Generalkonsuln, -Konsuln. 2. Gesandtschaftssekretäre und Vizekonsuln;

(F) Die Ehefrauen der zu (B) bis (E) angeführten Beamten.

244.

Note der italienischen Botschaft in Berlin vom 10. Juni 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Heimbeförderung britischer und italienischer Diplomaten[2]).

(Übersetzung.)

Im Auftrage der Kgl. Italienischen Regierung beehrt sich die Kgl. Italienische Botschaft, dem Auswärtigen Amt folgendes zur Kenntnis zu bringen:

Das in Italien beglaubigte englische diplomatische und konsularische Personal und die ähnlichen Kategorien werden vom Hafen Ancona auf dem Dampfer „Conte Rosso" an einem Tage, der noch mitgeteilt werden wird, abreisen und heimgeschafft werden.

Der vorgenannte Dampfer wird nach Lissabon fahren, wo er zwei englische Dampfer treffen wird, auf denen das in Großbritannien beglaubigte italienische diplomatische und konsularische Personal und andere Kategorien eingeschifft sind und die in dem vorgenannten Hafen auf den „Conte Rosso" übernommen werden, um nach Italien zurückzukehren.

Um jeden Angriff von seiten der Flugzeuge oder Schiffe gegen den obenerwähnten italienischen Dampfer zu vermeiden, hat die Kgl. Italienische Regierung die französische und englische Regierung um einen Geleitbrief für die Reise von Ancona bis Lissabon und zurück gebeten.

Im Namen der italienischen Regierung beehrt sich die Kgl. Italienische Botschaft hiermit, sich an die gewohnte Liebenswürdigkeit des Auswärtigen Amtes zu wenden, damit es umgehend die zuständigen Behörden interessiert zwecks Erlangung eines gleichen Geleitbriefes, damit sowohl von seiten der deutschen Luft- als auch von seiten der deutschen Seestreitkräfte jeder Angriff auf die beiden obengenannten englischen Schiffe für die Fahrt von den britischen Küsten nach Lissabon und zurück vermieden wird.

Die Kgl. Italienische Botschaft behält sich vor, zur gegebenen Zeit dem Auswärtigen Amt das Datum der Abreise von England der beiden britischen Schiffe sowie ihre Namen und Kennzeichen und den Reiseweg, den sie einschlagen werden, mitzuteilen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0222

245.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 14. Juni 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Heimbeförderung britischer und italienischer Diplomaten auf dem britischen Dampfer „Monarch of Bermuda" und dem italienischen Dampfer „Conte Rosso"[1]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the German Reich and has the honor to communicate the following memorandum from the British Foreign Office dated June 12, 1940:

»His Majesty's Government and the Italian Government are arranging to repatriate their respective diplomatic and consular staffs with a number of their respective nationals in two ships both of which will proceed to Lisbon where transshipment will take place. It is understood that the Italian Government intends to evacuate the British staffs on the "SS Conte Rosso" from Ancona. The date of departure is not known, but from press reports it would appear that the ship will leave on Thursday the 13th June. His Majesty's Government proposes to evacuate the Italian staffs in the "SS Monarch of Bermuda" which is due to sail from the Clyde some time on the afternoon of Friday the 14th June. His Majesty's Ambassador in Washington has been asked to approach the United States Government urgently with a view to obtaining a safe conduct from the German Government in respect to the journey of the "Monarch of Bermuda" from the Clyde to Lisbon. It is clearly necessary, however, to obtain formal assurance of safe conduct both from the German and from the Italian Governments, not only in respect of the outward journey from the United Kingdom to Lisbon, but also in respect of the return journey when the ship will be carrying British subjects. His Majesty's Government will therefore be most grateful if the United States Embassy will request assurances from the Italian und German Governments to this effect as soon as possible.

The "SS Monarch of Bermuda" will be marked with red, white and blue stripes at each end fore and aft, each stripe being ten feet wide. Similar stripes red, white and blue will be painted athwart the upper decks. At night she will be fully illuminated. The necessary instructions have already been sent to the British Naval Authorities in the Mediterranean as regards safe conduct of the "Conte Rosso" and His Majesty's Ambassy in Paris has been requested to approach the French Government urgently with a view to their taking similar action, but no reply has yet been received.«

246.

Note der italienischen Botschaft in Berlin vom 15. Juni 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt des „Monarch of Bermuda" und des „Conte Rosso"[2]).

(Übersetzung.)

In Verfolg ihrer Verbalnote Nr. 5524 vom 10. Juni und mit Bezugnahme auf die inzwischen stattgefundenen mündlichen Mitteilungen, beehrt sich die Königlich Italienische Botschaft, dem Auswärtigen Amt mitzuteilen, daß die Botschaft der Vereinigten Staaten in Rom gestern morgen dem italienischen Außenministerium ein gleiches Memorandum wie das dem Auswärtigen Amt von der Botschaft der Vereinigten Staaten in Berlin übergebene über die Reisen des britischen Dampfers „Monarch of Bermuda" und des italienischen Dampfers „Conte Rosso" zum Austausch des diplomatischen und konsularischen Personals zwischen Italien und Großbritannien überreicht hat.

Nach Überprüfung der Lage mit dem deutschen Botschaftsrat und dem Marineattaché einerseits und mit dem italienischen Marineministerium andererseits vom praktischen Gesichtspunkt aus schlägt das italienische Außenministerium folgendes Vorgehen vor:

Falls das Auswärtige Amt damit übereinstimmen sollte, würde das italienische Außenministerium heute noch die Botschaft der Vereinigten Staaten in Rom über die genauen Kennzeichen des Dampfers „Conte Rosso" (dreifarbige Streifen und Angabe „diplomat" auf den Schiffswänden, nächtliche Beleuchtung) seine Route und die Stundengeschwindigkeit informieren. Weiterhin würde es mitteilen, daß die deutsche und die italienische Regierung dem englischen Schiff (oder Schiffen) den erbetenen Geleitbrief, gültig für die Hin- und Rückreise, erteilen würden, von Mitternacht des Tages 19./20. Juni ab, unter der Bedingung, daß bis zu der genannten Stunde eine Zusicherung der diesbezüglichen vier kriegführenden Marineministerien über die erfolgte und erhaltene Mitteilung seitens der sich auf dem Meere befindlichen Einheiten eingegangen ist.

Eine gleiche Mitteilung müßte vom Auswärtigen Amt an die Botschaft der Vereinigten Staaten in Berlin gemacht werden.

Die Königlich Italienische Botschaft wäre dem Auswärtigen Amt dankbar, wenn es ihr freundlichst mitteilen würde, ob es mit diesem Vorgehen übereinstimmt, und ob deshalb das italienische Außenministerium der Botschaft der Vereinigten Staaten in Rom die Mitteilung in dem oben genannten Sinne machen kann.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0223

247.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 16. Juni 1940 an die amerikanische Botschaft auf deren Note vom 14. Juni 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika auf die Note vom 14. Juni 1940 — Nr. 1151 — folgendes mitzuteilen:

Die deutschen Streitkräfte sind über die bevorstehende Fahrt des englischen Dampfers „Monarch of Bermuda" mit den Mitgliedern der italienischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen in Großbritannien und einigen anderen italienischen Staatsangehörigen vom Clyde nach Lissabon und über die Rückreise dieses Dampfers mit britischen Staatsangehörigen von Lissabon nach dem Clyde unterrichtet worden, ebenso über die bevorstehende Fahrt des italienischen Dampfers „Conte Rosso" von Ancona nach Lissabon mit den Mitgliedern der britischen diplomatischen und konsularischen Vertretungen in Italien und einigen anderen britischen Staatsangehörigen und über die Rückreise dieses Dampfers von Lissabon nach Ancona mit italienischen Staatsangehörigen. Die deutschen Streitkräfte haben Weisung erhalten, diese Schiffe auf den angegebenen Fahrten nicht zu behindern.

Die in der Note vom 14. Juni 1940 — Nr. 1151 — erbetene Zusicherung wird unter der Voraussetzung gegeben, daß beide Schiffe, wie von der Botschaft der Vereinigten Staaten mitgeteilt, besonders gekennzeichnet werden und daß sie nachts voll beleuchtet fahren. Die Kennzeichnung durch aufgemalte blaue, weiße und rote 10 Fuß breite Streifen erscheint ausreichend. Die früher gegebene Anregung, das Wort „diplomat" anzubringen, wird daher fallen gelassen.

Das Auswärtige Amt bittet, ihm baldmöglichst noch den Tag und die Stunde der Abfahrt beider Dampfer, den von ihnen einzuhaltenden Kurs und die von ihnen zu fahrende Geschwindigkeit sowie Tag und Stunde der Rückfahrt beider Dampfer von Lissabon aus mitzuteilen, damit auch über diese Einzelheiten die in Frage kommenden deutschen Streitkräfte unterrichtet werden können.

Nach einer Mitteilung der hiesigen italienischen Botschaft hat die Königlich Italienische Regierung vorgeschlagen, daß die Schiffe ihre Fahrten von Ancona und vom Clyde in der Nacht vom 19. zum 20. Juni 1940 antreten sollen. Die deutsche Regierung ist mit diesem Vorschlag einverstanden und bittet um baldgefällige Nachricht, ob auch die britische Regierung und die französische Regierung diesen Vorschlag annehmen und ob die Fahrt tatsächlich diesem Vorschlag entsprechend angetreten wird.

248.

Antwortnote der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 19. Juni 1940 an das deutsche Auswärtige Amt auf dessen Antwortnote vom 16. Juni 1940[2]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the German Reich and with reference to the former's Note No. 1151 of June 14, 1940 has the honor to communicate the following note of June 18, 1940, from the British Foreign Office:

» His Majesty's Government in the United Kingdom have taken note of the communications of the German and Italian Governments dated the sixteenth June regarding the safe conduct of the s.s. "Monarch of Bermuda" and the s.s. "Conte Rosso".

Before the receipt of these communications steps had already been taken to mark the s.s. "Monarch of Bermuda" in accordance with the proposals set out in the Italian Government's note of June 15. The s.s. "Monarch of Bermuda" will accordingly be marked with red, white and blue stripes at each end fore and aft, each stripe being three metres wide: Similar stripes red, white and blue will be printed athward the upper decks, the word » Diplomat « and the national flag will be painted on each side amidships and will be illuminated at night. The s.s. "Monarch of Bermuda" will sail from the Clyde at midnight 19th/20th June.

Course: From the Clyde to 270 degrees 10 miles from the Skerries; then to 270 degrees 9 miles from the Smalls; then to 47 degrees 20′ N 8 degrees west; then to 43 degrees 40′ Nil degrees West; then to 38 degrees 40′ Nil degrees W; then steer 090 degrees to destination. Speed 20 knots.

As stated in paragraph 4 of the Foreign Office memorandum of June 12 the necessary instructions have already been sent to the British naval authorities in the Mediterranean as regards the safe conduct of the s.s. "Conte Rosso" and the French Government have been approached urgently with a view to their taking similar action. A further notification will be made as soon as the receipt of instructions by all British naval units concerned as been acknowledged. No reply has yet been received from the French Government who are again being approached. «

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0224

249.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 17. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Heimbeförderung französischer Diplomaten aus Großbritannien auf dem Dampfer „Orduna"[1])

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the German Reich and has the honor to inform the Ministry that the British Government in the United Kingdom proposes to repatriate the French Embassy and French official missions in the United Kingdom on the SS "Orduna", which they propose should leave England on Friday evening, the 19th/of July. The SS "Orduna" will proceed to Lisbon and the British Government will be glad if the German Government will give the necessary assurance as to the safe conduct of the vessel. The SS "Orduna" will be marked with red, white and blue stripes at each end fore and aft, each stripe being three meters wide. Similar stripes red, white and blue will be painted athwart the upper deck. The word DIPLOMAT and the national flag will be painted on each side amidships and will be illuminated at night. The SS "Orduna" will sail from Liverpool on the evening of July 19th, course from Bar Light vessel steer 288 degrees for 18 miles, thence to position 53 degrees 35 minutes north, 04 degrees 53 minutes west, thence 10 miles 270 degrees from Smalls, thence 30 miles 270 degrees from Finisterre, thence down Meridian of 10 degrees west to latitude of Lisbon, thence steer 90 degrees to Lisbon. Same way back. Speed 15 knots. The French Embassy is desirous of including in this party the two sons of the Prince Regent of Yugoslavia, Prince Alexander and Prince Nicholas, who will be accompanied by the Counselor of the Yugoslav Legation, Monsieur Naumovitch and a servant, Monsieur Georgevitsch. The British Government hopes that the safe conduct may be extended to include these personages.

The Embassy will be grateful for as early a reply to this message as possible, for communication to the British Government.

250.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 18. Juli 1940 an die amerikanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 17. Juli 1940[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika auf die Note vom 17. Juli 1940 — Nr. 1307 — folgendes mitzuteilen:

Die Reichsregierung ist grundsätzlich bereit, dem Dampfer „Orduna" unter der Voraussetzung, daß er die in der obigen Note angegebenen Kennzeichen führt und nachts voll beleuchtet fährt, freies Geleit zu gewähren.

Die Umstände haben es jedoch nicht ermöglicht, das freie Geleit bereits für den 19. Juli 1940 und auf dem in der Note bezeichneten Kurs zu geben.

Das freie Geleit kann dagegen erteilt werden,

1. wenn der Dampfer „Orduna" am 21. Juli 1940 von Liverpool ausläuft und
2. unter der Voraussetzung, daß er folgenden Kurs einhält:

   Kürzester Weg Liverpool—Dublin, dann weiter innerhalb einer 10-sm-Zone an der irischen Küste nach Süden bis Südwestspitze Irland Cape Clear, von dort Westkurs bis 10° West, von dort westlich dieses Längengrades nach Süden bis zur Höhe von Lissabon, dann nach Osten Lissabon einlaufen. Rückweg ebenso.

Das Auswärtige Amt bittet, ihm umgehend die Stunde der Abfahrt des Dampfers „Orduna" aus Liverpool am 21. Juli 1940 mitzuteilen, damit die entsprechenden Anweisungen rechtzeitig erfolgen können.

251.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 21. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Orduna"[3]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the German Reich and, confirming the Embassy's oral communication to Gesandter Leitner of this morning, has the honor to transmit the following communication received from the British Government through the Department of State in Washington:

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

» The SS "Orduna" will follow the course described in the note from the German Foreign Office of the 18th July.

The SS "Orduna" will sail at 18:00 hours on the 21st July provided definite assurances of safe conduct received from both the German and Italian Government's before that hour.

The Embassy has transmitted to London by telegram the oral assurances of safe conduct of the SS "Orduna" for its scheduled sailing at 6:00 p. m. today communicated this morning by Gesandter Leitner.«

252.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 28. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Orduna"[1]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the German Reich and has the honor to inform the Ministry that the following information has been received for repetition to the Ministry:

»The SS "Orduna" will sail from Lisbon at 1900 hours July 28th. and will arrive Liverpool Bar Light Vessel at 0630 hours on August 1st, same course will be followed, same conditions regarding markings and illumination will be observed and no passengers or cargo will be carried.«

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0225

Prisenverfahren

H1572-0226

H1572-0227

I. Deutschland

253.

Erste Durchführungsverordnung zur Prisenordnung vom 3. September 1939 betreffend den Beginn der Ausübung des Prisenrechts[1]).

Gemäß Artikel 3 der Prisenordnung vom 28. August 1939 (Reichsgesetzblatt I S. 1585) wird verordnet:

Der Beginn des Zeitraums, innerhalb dessen das Prisenrecht auszuüben ist, wird hiermit auf den 3. September 1939, mittags 12 Uhr, festgesetzt.

Berlin, den 3. September 1939

(Es folgen die Unterschriften des Chefs des Oberkommandos der Wehrmacht, des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, des Reichsministers des Auswärtigen und des Reichsministers der Justiz.)

254.

Erste Durchführungsverordnung zur Prisengerichtsordnung vom 3. September 1939 betreffend die Einsetzung der Prisengerichtsbarkeit[2]).

Auf Grund der Artikel 5 und 75 der Prisengerichtsordnung vom 28. August 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 1593) wird verordnet:

Artikel 1

Die Prisengerichtsbarkeit und die Tätigkeit der Prisenbehörden beginnen am 3. September 1939, mittags 12 Uhr.

Artikel 2

(1) Es wird ein Prisenhof mit dem Sitz in Hamburg errichtet.

(2) Der Oberprisenhof hat seinen Sitz in Berlin.

(3) Geschäftsstellen und Geschäftsbedürfnisse stellt für den Prisenhof das Oberlandesgericht in Hamburg, für den Oberprisenhof das Reichsjustizministerium.

Artikel 3

Die Prisenrichter haben für die Dauer ihres Amtes hinsichtlich ihres Dienstranges und ihrer Reisegebührnisse folgende Stellung:

1. der Präsident und der stellvertretende Präsident des Oberprisenhofs die Stellung eines Senatspräsidenten am Reichsgericht, die übrigen Prisenrichter am Oberprisenhof die Stellung eines Reichsgerichtsrats;

[1]) Reichsgesetzblatt 1939 I, S. 1600.
[2]) Reichsgesetzblatt 1939 I, S. 1600.

H1572-0228

2. der Präsident und der stellvertretende Präsident des Prisenhofs die Stellung eines Reichsgerichtsrats, die übrigen Prisenrichter am Prisenhof die Stellung eines Senatspräsidenten am Oberlandesgericht.

Artikel 4

Bei der Regelung der Vertretung nach Artikel 9 Abs. 2 der Prisengerichtsordnung soll im voraus für jeden Prisenrichter ein bestimmter Stellvertreter bestellt werden. Sind ein Prisenrichter und sein Stellvertreter verhindert, so wird der Stellvertreter von Fall zu Fall aus der Zahl der übrigen zur Verfügung stehenden Prisenrichter bestellt.

Berlin, den 3. September 1939.

(Es folgen die Unterschriften des Reichsministers der Justiz und des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine.)

H1572-0229

II. Italien

255.

Königliches Dekret vom 25. Juni 1940 betreffend die Errichtung eines Prisengerichts[1]).

(Übersetzung.)

Artikel 1

Beim Consiglio di Stato wird eine Sonderabteilung eingerichtet, die als Tribunale delle prede tätig werden wird.

256.

Note der italienischen Botschaft in Berlin vom 9. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Gleichstellung deutscher und italienischer Kriegsschiffe und Kriegsflugzeuge[2]).

(Übersetzung.)

Die Kgl. Italienische Botschaft beehrt sich, hiermit dem Auswärtigen Amt zur Kenntnis zu bringen, daß gemäß dem Artikel 136 des italienischen Kriegsgesetzes „die alliierten Schiffe mit königlichem Dekret ganz oder teilweise den nationalen Schiffen assimiliert werden können", und daß, gemäß Artkel 232 desselben Gesetzes, für die alliierten Luftfahrzeuge eine ähnliche Verfügung vorgesehen ist bezüglich des Verfahrens, das in Anwendung des Kriegsgesetzes ihnen gegenüber angewendet werden soll.

Mit Bezugnahme auf das oben Gesagte bittet die Kgl. Italienische Botschaft auf Instruktionen der eigenen Regierung das Auswärtige Amt, sie wissen zu lassen, ob die Reichsregierung gewillt ist, ihrerseits den italienischen Schiffen und Luftfahrzeugen die Assimilierung an die deutschen Schiffe und Luftfahrzeuge gewähren zu wollen und wird für eine diesbezügliche Antwort dankbar sein.

[1]) Gazzetta Ufficiale 1940, S. 2908.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0230

H1572-0231

III. Großbritannien

554

257.

Britiſches Geſetz vom 1. September 1939 über die Anwendung von Priſenrecht auf Luftfahrzeuge und die Errichtung von Priſenhöfen außerhalb der Dominions[1]).

An Act to apply prize law to aircraft; to amend and explain the enactments relating to prize; and to provide for purposes connected with the matters aforesaid.

BE it enacted by the King's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:—

Application of prize law to aircraft.

1.—(1) Subject to the provisions of this section, the law relating to prize shall apply in relation to aircraft and goods carried therein as it applies in relation to ships and goods carried therein, and shall so apply notwithstanding that the aircraft is on or over land.

(2) The amendments specified in the second column of Part I of the Schedule to this Act (being amendments necessary for giving effect to the preceding subsection) shall be made in the Acts specified in the first column of that Part of that Schedule.

27 & 28 Vict. c. 25.

(3) The provisions of the Naval Prize Act, 1864, specified in Part II of the Schedule to this Act shall not apply in relation to aircraft or goods carried therein taken as prize.

Establishment of prize courts outside His Majesty's dominions. 57 & 58 Vict. c. 39.

2.—(1) The power conferred by section two of the Prize Courts Act, 1894, to issue any commission, warrant or instructions for the purpose of commissioning or regulating the procedure of a prize court, and to establish a Vice-Admiralty Court under the authority of any such commission or warrant, shall be exercisable not only in relation to a place in a British possession, but also in relation to a place in any of the following countries and territories, that is to say,—

(a) any British protectorate,

(b) any territory in respect of which a mandate on behalf of the League of Nations has been accepted by His Majesty, and is being exercised by His Majesty's Government in the United Kingdom, in the Commonwealth of Australia or in the Dominion of New Zealand, and

(c) any other country or territory in which for the time being His Majesty has jurisdiction in matters of prize;

and accordingly subsection (1) of the said section shall have effect as if the reference therein to a British possession included a reference to any of the countries and territories mentioned in paragraphs (a) to (c) of this subsection; and subsection (2) of the said section shall, in relation to any of the said countries and territories, have effect as if for the reference in that subsection to the Vice-Admiral of the possession, there were substituted a reference to such authority as may be prescribed, in relation to that country or territory, by Order of His Majesty in Council.

(2) The Admiralty may appoint a judge, registrar and marshal, and other officers, of any Vice-Admiralty court established by any commission or warrant the issue of which is authorised by section two of the Prize Courts Act, 1894, as amended by this section, in any of the countries and territories mentioned in paragraphs (a) to (c) of the preceding subsection.

[1]) 2 & 3 Geo. 6. Ch. 65.

H1572-0232

(3) Any commission or warrant for the purpose of commissioning or regulating the procedure of a prize court which has been issued before the commencement of this Act and is in force at the commencement of this Act, shall have effect as if any reference therein to ships included a reference to aircraft.

Certain courts declared to be prize courts. 53 & 54 Vict. c. 27.

3. For the removal of doubts it is hereby declared that Colonial Courts of Admiralty within the meaning of the Colonial Courts of Admiralty Act, 1890, courts to which paragraph (b) of the proviso to subsection (3) of section two of that Act applies by virtue of an Order in Council under section twelve of that Act, and Vice-Admiralty courts established by any commission or warrant the issue of which is authorised by section two of the Prize Courts Act, 1894, as amended by this Act, are prize courts within the meaning of the Naval Prize Act, 1864.

Extent of this Act and existing Prize Acts.

4.—(1) This Act extends to the following countries and territories, that is to say,—

(a) the United Kingdom, the Channel Islands and the Isle of Man,

(b) the Commonwealth of Australia and the Dominion of New Zealand,

(c) British India and British Burma,

(d) Newfoundland and every colony,

(e) every British protectorate, and

(f) every territory in respect of which a mandate on behalf of the League of Nations has been accepted by His Majesty, and is being exercised by His Majesty's Government in the United Kingdom, in the Commonwealth of Australia or in the Dominion of New Zealand,

and (to the extent of His Majesty's jurisdiction therein in matters of prize) to every other country or territory in which for the time being His Majesty has such jurisdiction.

(2) The enactments relating to prize, as amended by this Act, shall extend to the countries and territories mentioned in paragraphs (e) and (f) of the preceding subsection, and (to the extent of His Majesty's jurisdiction therein in matters of prize) to every other country or territory in which for the time being His Majesty has such jurisdiction.

Short title and citation.

5. This Act may be cited as the Prize Act, 1939; and the Naval Prize Acts, 1864 to 1916, and this Act may be cited together as the Prize Acts, 1864 to 1939.

258.

Memorandum des britischen Procurator-General vom November 1939 über die Voraussetzungen für eine Freigabe beschlagnahmter Ladungen vor Überweisung an das Prisengericht[1]).

Memorandum on procedure to be adopted in order to obtain release of cargo shipped before the outbreak of war and now held as prize by the Procurator General.

In order to facilitate early release of cargoes in all existing cases — and in any case that may arise in future it is essential that correct and complete documentary evidence should be forth — coming on the following points

(a) Ownership and

(b) ultimate destination.

This evidence is necessary to ensure that cargoes under consideration shall not be seized as Prize or, if they have already been seized as Prize, shall be released without the necessity of long and expensive litigation in the Prize Court.

Documents should comprise:

a) Complete set of Bills of Lading, or where these are unobtainable, even on loan, a letter from the Wharf Shipping Company or Forwarding Agent showing the bills of Lading have been lodged, the rubber collected and where and how the rubber is held to the order of the claimant.

b) Insurance Policy or Certificate.

c) Original Invoice and Contract for purchase of goods.

d) Original Invoice and Sale Contract.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. (Rundschreiben der Fédération Maritime d'Anvers vom 1. Dezember 1939.)

H1572-0233

e) All correspondance pertaining to purchase, sale etc.

f) A letter signed by the claimant in the form annexed.

Sir,

Application for Release.

We beg to apply for the release to us of the under-mentioned goods.

In consideration of your giving your consent to an Order being made for the release of the goods, we hereby undertake as follows:

1. .....

2. To indemnify the Crown against any claims which the shipowners may have, wether for freight or otherwise, in respect of the goods.

3. On release of the goods to pay any expenses which may have been incurred in connection with the seizure and detention thereof.

4. On release of the goods to deliver up to the appropriate Officer of Customs such negotiable copies of Bills of Lading as are in our possession or control, together with an indemnity to the Crown in respect of any negotiable copies of Bills of Lading which are not delivered up.

5. To accept the release of the goods in full and final settlement of all claims against the Crown,

We confirm that we are the sole legal owners of the goods and that at the date of the seizure the goods (a) were unsold or (b) have been sold to a buyer who had not made any payment to us in respect of the goods (strike out (a) or (b) as the case may be).

We are, Sir,
Your obedient Servants,

Particulars of Goods.

Marks.	Quantity or Weight.	Description.	Consignor.	Consignee.

Particulars of Voyage.

Ship.	Flag.	Port of Shipment.	Port of Unloading as per Bill of Lading.

259.

Bekanntmachung des britiſchen Procurator-General vom 4. Mai 1940 betreffend die Behandlung von Ladungen aufgebrachter däniſcher Schiffe[1]).

Writs have been or will shortly be issued claiming the condemnation of Danish vessels and of their cargoes seized as prize in this country. These Writs will be advertised in the usual manner on the front page of "The Times" newspaper.

Notwithstanding the pendency of Prize proceedings. His Majesty's Procurator-General is prepared to consider whether he can properly consent to the release of goods included among such cargoes to British claimants without the claimants being required to establish their claims formally in the Prize Court.

Before consenting in any case to an Order being made for the release of any such goods, His Majesty's Procurator-General will require: —

(a) to be satisfied that the property therein was, at the time of the seizure thereof, and remains vested in or under the dominant control of the British claimant;

(b) an undertaking in writing by the claimant in the form in the Annex hereto:

For the purpose of satisfying His Majesty's Procurator-General that the property in or control of the goods the subject of any claim was at the material time and is still vested in the claimant, the claimant should submit: —

(a) a short statement of the nature of the transaction of which the goods were the subject;

(b) the Bills of Lading, where Bills of Lading were issued;

(c) such documents as are in his possession evidencing the terms upon which the goods were shipped or in course of shipment;

(d) an explicit statement as to whether any payment has in any manner whatsoever been made by or on behalf of the intended Danish or other receiver, or by or on behalf of any other person not being a British subject.

[1]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 4. Mai 1940.

H1572-0234

H1572-0235

Any order made for the release of goods will include the terms following: —

(a) that the Bills of Lading in the possession of the claimants shall be surrendered to His Majesty's Customs and Excise, and

(b) that there shall be paid to His Majesty's Customs and Excise the amount of whatever expenses have been incurred in connection with the detention of the goods, including the release fee of £ 2 prescribed by the Prize Court Rules.

ANNEX

"Vessel:

Claimant:

Goods:

Whereas the above-mentioned goods have been seized as prize:

And whereas

claim(s) to be entitled to the said goods and have / has requested His Majesty's Procurator-General to consent to an Order for the release to them thereof.

And whereas His Majesty's Procurator-General is willing upon/receiving the following indemnity (and subject to such other conditions (if any) as may have been arranged between the parties) to consent to such an Order:

Now in consideration of His Majesty's Procurator-General agreeing to give such consent the said

undertake(s) to indemnify His Majesty's Procurator-General whether on his own behalf or on behalf of the Crown or on behalf of the Admiralty Marshal or of any officer or official of the Crown or of the Prize Court or of any person acting under the authority or instructions of the same or of any one or more of them against all petitions (including petitions of right) claims proceedings actions or demands for or in respect or on account of the goods or any part thereof or any proceeds thereof or arising directly or indirectly out of or connected with the seizure detention or release of the goods or any part thereof and against all costs damages and expenses in respect of the premises:

And the said

hereby further undertake(s) to pay over to His Majesty's Procurator-General the proceeds of sale of this cargo or any part thereof in respect of which any payment may have been or shall hereafter be made by an enemy.

Dated this day of 1940."

H1572-0236

IV. Frankreich

260.

Französisches Dekret (einschließlich Begründung) vom 1. September 1939 betreffend die Verteilung von Prisenerlösen (Prisengelder)[1].

Paris, le 1er septembre 1939.

Monsieur le Président,

L'ancienne législation sur les prises maritimes constituée par les arrêtés consulaires du 9 ventôse an IX et du 2 prairial an XI a été abrogée par une loi du 15 mars 1916, dont les effets ont été expressément limités aux prises faites durant la dernière guerre.

Par suite, il n'existe pas aujourd'hui de législation française des prises maritimes, et la pratique ne pourrait actuellement s'appuyer, le cas échéant, sur aucune base légale pour donner suite aux opérations de prise faites par les forces maritimes françaises en application des principes du droit international.

Le décret-loi ci-joint est destiné à combler cette lacune. Mais il nous est apparu que les circonstances actuelles ne permettaient pas de faire revivre entièrement l'une ou l'autre des dispositions législatives antérieures.

Par les arrêtés de l'an IX et de l'an XI, les capteurs bénéficiaient de la valeur totale de toute prise effectuée par eux, y compris les bâtiments de guerre.

Après une courte période d'application de ces arrêtés au début de la dernière guerre, la loi du 17 mars 1916 a attribué le produit des prises à un fonds spécial destiné à la répartition d'indemnités entre les marins victimes de la guerre et leurs ayants droit, reconnus dans le besoin.

Nous avons cru devoir maintenir une disposition traditionnelle que les marines voisines ont soigneusement conservée, tout en attribuant désormais, par une disposition nouvelle, une part importante de ce produit au Trésor public.

Le décret-loi déclare en outre propriété de l'Etat les navires de guerre qui viendraient à tomber au pouvoir de nos forces navales.

Ces dispositions se rattachent ainsi à l'ensemble des mesures prises en vertu de la loi du 19 mars 1939 pour l'organisation de la défense nationale.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre, du ministre des finances, du ministre de la marine et du ministre des affaires étrangères,

Vu le décret du 9 mai 1859;

Vu la loi du 19 mars 1939;

Vu la loi du 15 mars 1916, modifiée par la loi du 27 juin 1922;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Tous bâtiments de guerre ennemis qui, au cours d'hostilités, tombent au pouvoir des forces maritimes françaises sont la propriété de l'Etat français.

Art. 2 — Le régime des prises maritimes applicable aux navires autres que les bâtiments de guerre et à leurs cargaisons est défini dans les articles qui suivent.

[1]) Journal Officiel 1939, S. 11351 f

H1572-0237

Art. 3. — Le produit net des prises faites par toutes autres autorités françaises que les forces maritimes françaises à la mer est attribué en totalité au Trésor public.

Art. 4. — Le produit net des prises faites à la mer par les forces maritimes françaises est attribué:

Pour un quart aux capteurs ou à leurs héritiers;

Pour trois quarts au Trésor public.

Art. 5. — La part revenant aux capteurs dans le produit net des prises faites à la mer est répartie:

Pour un quart entre les officiers généraux, commandants et officiers de tous corps composant les états-majors des forces navales et bâtiments ayant coopéré à la prise;

Pour trois quarts entre les équipages de ces mêmes forces navales et bâtiments.

Art. 6. — Le quart du produit net attribué aux états-majors, etc., est partagé comme suit entre les officiers, d'après leur grade au jour de la capture, sans distinction de la nature ou de la force des bâtiments qui y ont coopéré:

GRADES	NOMBRE de parts.
Vice-amiral d'escadre	25
Vice-amiral en sous ordre	20
Contre-amiral, commandant en chef	15
Contre-amiral en sous ordre	12
C. V.:	
Commandant	10
Non commandant	8
C. F.:	
Commandant	8
Non commandant	6
C. C.:	
Commandant	6
Non commandant	5
L. V.:	
Commandant	4
Non commandant	3
E. V. 1re classe:	
Commandant	3
Non commandant	2
E. V. 2e classe	1½
Aspirant	1

Art. 7. — Les trois quarts attribués aux équipages sont de même répartis entre eux, d'après le grade au jour de la capture, ainsi qu'il suit:

GRADES	NOMBRE de parts.
Maître principal:	
Commandant	7
Non commandant	6
Premier maître:	
Commandant	6
Non commandant	5
Maître	4
Second maître	3
Quartier-maître	2
Matelot et apprenti marin	1

H1572-0238

Art. 8. — Les officiers, sous-officiers et soldats des armées de terre et de l'air, régulièrement embarqués pour participer au service des bâtiments capteurs, auront part aux prises selon leur grade et suivant la correspondance des grades avec ceux de la marine.

Art. 9. — Lorsqu'une prise aura été faite en commun par des forces alliées, le produit en sera réglé conformément aux conventions existantes ou à intervenir entre le Gouvernement français et les gouvernements intéressés.

La part revenant aux capteurs français sera répartie suivant les règles posées aux articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 ci-dessus.

Art. 10. — Tout bâtiment privé français non placé sous un régime découlant de la réquisition, repris par les forces maritimes françaises après être tombé au pouvoir de l'ennemi, sera restitué avec sa cargaison aux propriétaires, sous réserve de l'attribution aux bâtiments ayant participé à la reprise, du 1/30e de la valeur du navire et de la cargaison repris à l'ennemi, dont le capitaine devra donner déclaration à l'autorité maritime au port de conduite ou à l'autorité française compétente au premier port d'escale.

Les sommes attribuées aux bâtiments sont réparties conformément aux articles 5, 6, 7, 8 ci-dessus.

Art. 11. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte spécial intitulé: « Prises maritimes ».

Sont portées à ce compte:

En recette:

Les produits des prises effectuées par les forces maritimes françaises.

En dépense:

1° Les frais d'administration et de conservation des prises;

2° Les versements aux propriétaires des navires ou des marchandises dont la saisie ou la capture n'a pas été validée par le conseil des prises et qui ne peuvent pas être restitués en nature;

3° Les indemnités éventuellement accordées à la suite des décisions du conseil des prises en cas de relaxe après capture, saisie ou déroutement opérés sans motif suffisant;

4° La partie du produit net des prises versée aux bénéficiaires de la décision du conseil des prises;

5° Toutes autres dépenses diverses ou accidentelles.

Art. 12. — Les conditions de fonctionnement administratif et financier du compte spécial « Prises maritimes » seront déterminées par décret contresigné des ministres des finances, de la marine et des affaires étrangères.

Art. 13. — Le présent décret sera soumis à la ratification des Chambres, conformément au deuxième paragraphe de l'article unique de la loi du 19 mars 1939.

Art. 14. — Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre, le ministre des finances, le ministre de la marine et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 1er septembre 1939. ALBERT LEBRUN.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

261.

Französisches Dekret (einschl. Begründung) vom 2. September 1939 betreffend die Zuständigkeit des Conseil des Prises für Entschädigungsgewährung bei Kursanweisung und Aufbringung[1]).

Paris, le 2 septembre 1939.

Monsieur le Président,

En période d'hostilités, le commerce maritime sera l'objet d'une surveillance étroite des forces maritimes belligérantes, qui aura pour conséquence de nombreux déroutements.

Les déroutements qui seraient apparus par la suite comme n'ayant pas eu un motif suffisant sont susceptibles de provoquer des demandes d'indemnités de la part de ressortissants neutres.

Il importe d'ouvrir à l'égard des décisions du ministre de la marine en ce domaine, actuellement non susceptible de recours, la possibilité d'une procédure juridictionnelle. Nous vous proposons d'attribuer compétence à cet effet au conseil des prises, par une disposition complétant le décret du 9 mai 1859 organisant cette juridiction.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

(Es folgen die Unterschriften der beteiligten Minister.)

[1]) Journal Officiel 1939, S. 11388.

H1572-0239

Le Président de la République française,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, des ministres de la marine et des affaires étrangères,

Vu le décret du 9 mai 1859 relatif à l'organisation d'un conseil des prises,

Vu le décret du 28 novembre 1861 relatif au conseil des prises,

Décrète:

Art. 1er. — L'article 2 du décret du 9 mai 1859 est ainsi complété:

Le conseil des prises a compétence pour statuer sur les réclamations formulées par des ressortissants d'Etats neutres au sujet des indemnités accordées en cas de déroutement ou saisie de navires ou de cargaisons ordonnés en temps de guerre par l'autorité maritime sans motif suffisant.

Ces demandes ne peuvent toutefois être portées devant le conseil des prises, ni avant l'expiration d'un délai de deux mois, ni après l'expiration d'un délai d'une année, à compter d'une décision du ministre de la marine intervenue en la matière.

Art. 2. — Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de la marine et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 2 septembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

(Es folgen die Unterschriften der beteiligten Minister.)

262.

Französisches Dekret (einschließlich Begründung) vom 2. September 1939 (mit Änderung vom 14. Februar 1940) betreffend die Verwaltung und Requisition von Prisen[1]).

Paris, le 2 septembre 1939.

Monsieur le Président,

L'administration des prises maritimes en temps de guerre et la réalisation de leur produit nécessitent la création d'un compte spécial dont le fonctionnement nous paraît, à la différence de l'ancien fonds des prises géré par l'établissement des invalides, devoir être organisé par relations directes des services de la marine avec le Trésor public.

Les trésoriers des invalides sont en effet peu nombreux et résident en des points éloignés des principaux ports appelés à administrer des prises.

Le projet de décret ci-joint institue ce compte spécial et indique les autorités chargées de son fonctionnement.

Il précise en outre les conditions dans lesquelles la réquisition des navires et marchandises de prise pourra être effectuée et la suite que comporte cette réquisition à l'égard du compte spécial, dans les divers cas de décision du conseil des prises.

Les détails d'application de ce décret feront l'objet d'une instruction du ministre de la marine et des arrêtés interministériels nécessaires.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

(Es folgen die Unterschriften der beteiligten Minister.)

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des finances, du ministre de la marine et du ministre des affaires étrangères,

Vu la loi du 15 mars 1916, modifiée par la loi du 27 juin 1922,

Décrète:

Art. 1er. — Les autorités qui concourent à l'administration des prises et des séquestres maritimes sont:

1° Auprès du ministre de la marine:

L'état-major général, 2e bureau.

La direction centrale de l'intendance maritime:

2° Dans les ports de la métropole, des colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat, les autorités désignées par le ministre de la marine;

3° A l'étranger, les consuls généraux, consuls et vice-consuls de France.

Les autorités qui ont qualité pour ordonnancer les recettes et les dépenses du compte spécial « Prises maritimes » sont:

---

[1]) Journal Officiel 1939, S. 11388 f.; 1940, S. 1187.

H1572-0240

En France, dans les colonies, pays de protectorat et territoires sous mandat, le ministre, les directeurs et les chefs de service de l'intendance maritime énumérés à l'article 95 du R. A. P. du 14 janvier 1869;

A l'étranger, les consuls généraux, consuls et vice-consuls de France.

Art. 2. — La comptabilité administrative du compte spécial est retracée dans les écritures des autorités ci-dessus.

Art. 3. — Les recettes provenant de l'exécution du décret-loi du 1er septembre 1939 et dont le montant est porté au crédit du compte spécial prévu à l'article 11 dudit décret sont encaissées par les comptables supérieurs du Trésor au vu de titres de perception émis par le ministre de la marine ou ses délégués.

Les payements à la charge du compte spécial susvisé sont effectuées par les comptables du Trésor au vu d'ordres de payement émis par le ministre de la marine ou ses délégués.

Les opérations comptables faites à l'étranger sont centralisées par l'agent comptable des chancelleries diplomatiques et consulaires.

Art. 4. — Les services des prises organisés dans les ports désignés par le ministre de la marine sont régis par voie d'économie dans les conditions de l'article 94 du règlement général du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique.

Le montant des avances consenties aux trésoriers de ces services ne pourra dépasser le montant prévu par cet article.

Art. 5. — Les navires et marchandises dont la capture ou la saisie a été validée par le conseil des prises peuvent être réquisitionnés pour les besoins de la nation. A défaut de réquisition, ils sont vendus par les soins des représentants du service des prises, dans les mêmes formes que le matériel appartenant à l'Etat.

Art. 6. — Les navires et les marchandises dont la capture ou la saisie n'a pas encore été validée par le conseil des prises et dont la qualité ennemie n'est pas établie d'une façon certaine ne peuvent être réquisitionnés ou vendus que sur décision du ministre de la marine.

Toutefois les marchandises périssables peuvent être réquisitionnées ou vendues dans les conditions indiquées à l'article précédent, sur décision de l'autorité locale.

Art. 7. — La réquisition des navires et des marchandises est effectuée par le ministre responsable de la ressource à la diligence du service des prises, et conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 1938 et du R. A. P. du 28 novembre 1938 pris pour son application.

Toutefois, le ministre de la marine exercera par priorité son droit de réquisition à l'égard des navires et des marchandises qui seraient nécessaires aux besoins de son département.

Art. 8. — La réquisition des navires peut affecter deux formes: réquisition d'usage ou réquisition propriété,

L'indemnité de privation de jouissance, dans le premier cas;

L'indemnité de réquisition propriété, dans le second,

est versée au compte spécial des prises, pour compter du jour de la réquisition.

Si, ultérieurement, le conseil des prises valide la capture, l'une et l'autre indemnité entrent dans le produit de la prise, qui est ensuite réparti conformément aux lois et règlements en vigueur.

Si le conseil des prises invalide la capture:

a) L'indemnité de réquisition-propriété est, soit reversée par le fonds spécial des prises aux ayants droit, soit reversée au Trésor au cas où la restitution du navire serait ordonnée par le conseil des prises;

b) L'indemnité de réquisition-jouissance reste toujours acquise au fonds spécial des prises, par contre, ce dernier supporte la charge des indemnités qui pourraient être éventuellement allouées aux ayants droit en cas de rupture opérée sans motifs suffisants.

Art. 9. — La réquisition des marchandises est faite sous la forme de réquisition propriété. L'indemnité de réquisition est versée au compte spécial des prises qui en dispose conformément à la décision du conseil des prises et aux lois et règlements en vigueur.

Art. 10. — Si un bâtiment privé français est repris par les forces maritimes françaises après être tombé au pouvoir de l'ennemi, ce bâtiment est, conformément à l'article 10 du décret-loi du 1er septembre 1939, remis avec sa cargaison à son armateur contre versement par celui-ci du un trentième de la valeur du navire et de la cargaison. Cette somme recoit la destination prévue par les lois et règlements en vigueur.

L'armateur restitue ensuite la cargaison aux divers chargeurs contre remboursement du un trentième dont il a fait l'avance.

Art. 11. — Le fonds spécial des prises, créé par la loi du 17 mars 1916 pour l'attribution du produit net des prises de la guerre de 1914—1918, reste régi, jusqu'à extinction, par les régies anterieures.

Art. 12. — Le ministre des finances, le ministre de la marine et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 2 septembre 1939.

ALBERT LEBRUN.

(Es folgen die Unterschriften der beteiligten Minister.)

H1572-0241

263.

Arrêté des französischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten und des Marineministers vom 3. September 1939 über die Bildung eines Banngutkomitees[1]).

Le ministre des affaires étrangères et le ministre de la marine,

Arrêtent:

Art. 1er. — Il est constitué un comité interministériel dit «Comité de contrebande», qui fonctionne auprès du service de la guerre économique du ministère des affaires étrangères.

Art. 2. — Le comité de contrebande est présidé par un vice-amiral désigné par le ministre de la marine et comprend deux représentants du ministère des affaires étrangères et deux représentants du ministère de la marine. Il peut également comprendre des représentants de gouvernements alliés.

Art. 3. — Le comité de contrebande est saisi par le ministre de la marine de tous dossiers concernant:

1° Les cargaisons des navires ennemis capturés;

2° Les cargaisons des navires neutres saisis en mer à titre de contrebande;

3° Les cargaisons des navires neutres déroutés;

4° Les cargaisons des navires neutres entrés dans les eaux françaises et dont le cas exige décision;

5° S'il y a lieu, les navires transférés du pavillon ennemi au pavillon neutre;

6° S'il y a lieu, les navires neutres paraissant engagés dans des opérations d'assistance hostile.

Art. 4. — Le comité de contrebande examine, dans chaque cas, s'il y a lieu, de prononcer la relaxe ou le renvoi au conseil des prises.

Ses conclusions sont rendues exécutoires par décision du ministre de la marine.

Art. 5. — Le comité de contrebande reçoit communication de tous les renseignements utiles à l'accomplissement de sa mission et peut entendre toute personne dont l'audition lui paraît intéressante.

Son secrétariat est assuré par le service de la guerre économique.

Fait à Paris, le 3 septembre 1939.

(Es folgen die Unterschriften der beteiligten Minister.)

264.

Französisches Dekret (einschließlich Begründung) vom 24. Dezember 1939 über die Geltendmachung von Ansprüchen bezüglich Prisen[2]).

Paris, le 24 décembre 1939.

Monsieur le Président,

Les propriétaires de marchandises saisies par la marine française ont demandé à plusieurs reprises à être avisés de ces saisies, afin de pouvoir faire valoir leurs droits dans le plus bref délai possible.

Aucune publicité n'etait jusqu'ici prévue à cet effet.

Le projet de décret que nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation a pour objet d'organiser cette publicité selon les modalités analogues à celles qui ont été appliquées pendant la guerre de 1914-1918, en ce qui concerne l'ouverture des procédures devant le conseil des prises et institue un délai pour la présentation des demandes de relaxe au ministre du blocus.

Passé ce délai, les marchandises pourront être vendues ou réquisitionnées dans tous les cas où cette opération paraîtra nécessaire, sans que les intéressés, qui auraient été negligents, puissent se plaindre de l'une ou l'autre de ces opérations. Ils garderont, bien entendu, le droit de demander l'invalidation de la prise et, par suite, la restitution du prix de vente ou de réquisition.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre profond respect.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

---

[1]) Journal Officiel 1939, S. 11104.
[2]) Journal Officiel 1939, S. 14236 f.

H1572-0242

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défensé nationale et de la guerre et des affaires étrangères, du ministre de la marine et du ministre du blocus,

Vu le décret du 2 septembre 1939 relatif au fonctionnement administratif et financier du compte spécial des prises maritimes en temps de guerre,

Décrète:

Art. 1er. — Les saisies maritimes sont notifiées aux intéressés par la voie d'insertions faites dans deux journaux commerciaux ou maritimes du port où la saisie a été effectuée. Ces insertions, au nombre de deux, sont faites, à quarante-huit heures d'intervalle au moins, dans des journaux désignés par l'autorité maritime. La première est portée, par les soins du ministère des affaires étrangères, à la connaissance de l'ambassade ou de la légation, dont les intérêts nationaux paraissent, d'après les papiers du bord, impliqués dans la saisie.

Les intéressés devront présenter leurs demandes de relaxe dans un délai de trente jours à compter de la seconde insertion visée ci-dessus. Ces demandes devront être adressées au ministre du blocus (contrebande), accompagnées de toutes pièces justificatives.

Faute par les intéressés d'avoir présenté leurs demandes dans ce délai, les marchandises saisies pourront être vendues ou réquisitionnées. Au cas de relaxe ou d'invalidation de la prise, les intéressés ne seront pas recevables à formuler de demandes d'indemnité à raison de cette vente ou de cette réquisition.

Art. 2. — Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, le ministre de la marine et le ministre du blocus sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 24 décembre 1939. ALBERT LEBRUN.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

265.

Instruktion des französischen Marineministers vom 24. Dezember 1939 (mit Änderung vom 18. Januar 1940) über die Verwaltung von Prisen und das Prisenverfahren[1]).

Paris, le 24 décembre 1939

Article 1er.

Compétence.

1. Les autorités compétentes en matière de prise maritime sont:

L'amirauté (F. M. F. 2) statuant par délégation permanente du ministre;

La direction centrale de l'intendance maritime (INT. 7).

Dans les ports:

Sous les ordres des préfets maritimes et commandants de la marine, et sous l'autorité du directeur de l'intendance maritime le chef du service des approvisionnements de la flotte, chargé du service des prises, les commissaires chefs du service de l'intendance et leurs suppléants suivant le cas.

Dans les colonies françaises et pays de protectorat autres que la Tunisie et le Maroc:

Sous les ordres de l'autorité supérieure de la colonie ou du protectorat, le commandant de la marine, et le fonctionnaire chargé du service de l'intendance maritime, et, à son défaut, celui chargé de l'inscription maritime.

A l'étranger:

Les consuls généraux, consuls et vice-consuls de France.

Pour tout ce qui regarde le service des prises, les commandants de la marine dans la métropole, la Corse, l'Algérie, la Tunisie et le Maroc, communiquent directement avec l'amirauté (F. M. F. 2) et la direction centrale de l'intendance maritime (INT. 7).

2. L'amirauté est chargée:

a) D'examiner les conditions dans lesquelles a été faite la capture du navire ou la saisie des marchandises, de réunir tous les renseignements et les documents de nature à assurer dans les meilleures conditions le jugement ultérieur de la capture ou de la prise;

b) De se prononcer dans le moindre délai, sur conclusions du comité de contrebande, sur le maintien ou la relaxe de la prise.

[1]) Journal Officiel 1939, S. 14237 f.; 1940, S. 539.

H1572-0243

3. L'intendance maritime:

a) Prend à l'égard des navires ou marchandises capturés ou saisis toutes les mesures conservatoires utiles, procède à leur vente, ou provoque leur réquisition, et à cette fin se tient en contact avec les ministères responsables de ressources; assure leur liquidation, tient la comptabilité des prises et en répartit le produit entre les ayants droit;

b) Assure la transmission au conseil des prises des dossiers de prise et suit la procédure jusqu'au règlement définitif.

Article 2.

Instruction de la prise.

1. Une prise peut être faite:

Soit en mer par les forces navales françaises (instruction du 8 mars 1934);

Soit par les autorités maritimes dans les ports relevant de l'Etat français (instruction du 30 août 1939).

2. Pour les prises faites en mer, le capteur, dès son arrivée dans un port, rend compte à l'autorité supérieure maritime locale qui le met en rapport avec le chef du service de la police de la navigation. Ce dernier, accompagné du chef ou du représentant du service des prises, procède à l'instruction de la prise, reçoit des mains du capteur les documents relatifs à la capture, et dresse de ces opérations un procès-verbal d'inventaire qui comporte, outre sa signature, celles du représentant du service des prises, du capitaine du navire et celle du capteur, et au pied duquel le chef du service des prises déclare prendre charge du navire avec ou sans réserves, selon le cas.

Le capteur et le capitaine du bâtiment reçoivent, pour leur décharge, un exemplaire de ce procès-verbal revêtu des mêmes signatures.

3. Les saisies faites dans les ports sont ordonnées par l'autorité maritime supérieure locale. Un procès-verbal de saisie est alors dressé par le chef du service de la police de la navigation et l'inventaire de la prise est établi dans les formes prévues ci-dessus.

Lorsque l'autorité supérieure maritime locale ne dispose pas des éléments suffisants pour ordonner la saisie, elle en réfère télégraphiquement à l'amirauté (instruction du 30 août 1939).

4. Dès qu'une saisie est prononcée, le service local des prises notifie cette saisie aux intéressés par la voie de deux insertions dans les journaux commerciaux locaux du port où la saisie a été effectuée. Ces journaux sont désignés par l'autorité maritime supérieure locale et les insertions faites à quarante-huit heures d'intervalle au moins.

Les intéressés devront, en application du décret du 24 décembre 1939 présenter leurs demandes de relaxe dans un délai de trente jours à compter de la seconde insertion. Ces demandes sont adressées au ministère du blocus (contrebande), accompagnées des pièces justificatives utiles.

Faute par les intéressés de présenter leurs demandes dans ce délai, le navire ou les marchandises saisis pourront être vendus ou réquisitionnés et les intéressés ne seront pas recevables à formuler de demandes d'indemnité à raison de cette vente ou de cette réquisition.

5. Dans le cas de saisie en mer, comme dans celui de saisie dans un port, les opérations achevées, le représentant du service des prises procède à l'examen attentif de toutes les pièces du dossier d'instruction.

Puis il établit un rapport circonstancié dans lequel, après avoir exposé les diverses phases de la procédure de la prise, il donne ses conclusions motivées au sujet de la validité de la capture du navire et de la saisie des divers lots de marchandises si la cargaison appartient à plusieurs propriétaires.

Le dossier d'instruction ainsi complété est soumis le plus rapidement possible, sous bordereau donnant l'analyse sommaire des diverses pièces répertoriées, à l'autorité maritime supérieure locale qui, après l'avoir complété de son avis, le transmet à l'amirauté (F. M. F. 2) directement, et dans les colonies et pays de protectorat, par l'intermédiaire du chef dont il dépend.

Le dossier est transmis par l'amirauté, avec ses observations, au comité de contrôle de la contrebande. Les conclusions du comité sont rendues exécutoires par l'amirauté (F. M. F. 2) qui notifie sa décision au port de prise et en informe la D. C. I. M. (INT. 7).

6. Si la décision ordonne la relaxe, le navire ou la cargaison, suivant le cas, est immédiatement libéré.

Si la saisie est maintenue et dans le cas où la notification n'aurait pas été faite précédemment, le service local des prises notifie cette saisie aux intéressés dans les conditions indiquées au paragraphe 4 ci-dessus.

7. Lorsqu'il a été statué sur les demandes de relaxe ou après expiration du délai de forclusion, l'intendance maritime, avertie par l'amirauté, assume seule l'exécution de la décision.

H1572-0244

Article 3.

Jugement de la prise et voies de recours.

Procédure devant le conseil des prises. Conservation des dossiers d'instruction.

1. Le dossier de l'instruction, au vu des conclusions du comité de contrôle de la contrebande, est envoyé par le ministre (D. C. I. M.) au secrétariat du conseil des prises.

La procédure devant le conseil des prises est définie par les décrets et règlements régissant cette juridiction.

Les phases principales de cette procédure sont rappelées en annexe.

2. Notification de la décision du conseil des prises est faite par le ministre de la marine au préfet maritime pour exécution.

3. Le service local des prises complète de l'ordre du ministre le dossier qu'il a constitué en double avec les duplicata des pièces adressées sous bordereau au ministre.

4. Le dossier original, renvoyé au ministre par le conseil des prises, est conservé par la direction centrale de l'intendance maritime, INT. 7, avec les papiers de bord retenus.

Article 4.

Mesures d'administration à prendre avant le jugement de la prise.

1. Navires. — La vente des navires capturés ne peut en principe avoir lieu qu'après décision du conseil des prises.

Toutefois quand leur qualité ennemie ne fait pas de doute et que d'autre part la vente ou la réquisition présente un intérêt certain, ces mesures peuvent être ordonnées par l'amirauté sur avis de l'autorité supérieure locale au vu du rapport d'instruction du service des prises.

2. Marchandises. — Dès la saisie ordonnée par l'amirauté supérieure maritime locale, le service des prises doit procéder au classement des marchandises, de prise dans l'une des deux catégories suivantes:

1° Marchandises périssables;

2° Marchandises non périssables.

A l'égard des marchandises périssables, l'autorité locale doit prendre d'urgence toutes les mesures nécessaires à leur conservation et à leur liquidation, soit par réquisition, soit par vente, sans être tenue d'en référer au préalable au département.

Pour les marchandises non périssables, il y a lieu de distinguer:

Celles qui sont manifestement ennemies;

Celles qui sont susceptibles d'être relaxées.

A l'égard des premières, l'autorité locale a les mêmes pouvoirs que pour les marchandises périssables.

Pour les secondes, il y a lieu d'attendre, avant d'en disposer, la décision de l'Amirauté prise sur conclusion du comité de contrôle de la contrebande.

3. Dans tous les cas, et dès la notification de la saisie aux intéressés, le service des prises devra adresser à la D. C. I. M. (INT. 7), ainsi qu'aux représentants locaux des ministères responsables, aux fins de réquisition, la liste et les spécifications sommaires des marchandises de prise.

Les marchandises périssables ou manifestement ennemies qui ne feraient pas l'objet de réquisition devront être vendues, soit aux enchères, selon la procédure indiquée à l'article 5, soit en cas de nécessité absolue, à l'amiable.

Les marchandises non périssables dont la saisie aura été confirmée, devront, si elles n'ont pas été réquisitionnées, être conservées par le service des prises, jusqu'à la décision du conseil des prises. Toutefois, si des circonstances de fait obligeaient à procéder à leur vente, celle-ci devrait être autorisée par décision du ministre (D. C. I. M. INT. 7).

4. Réquisition par la marine et les ministères responsables de ressources.

Le ministre de la marine et les ministres responsables de ressources peuvent réquisitionner les marchandises saisies dans les conditions ci-après:

a) Marchandises périssables ou manifestement ennemies: la réquisition est autorisée par l'autorité supérieure maritime locale;

b) Marchandises autres que celles ci-dessus: l'autorisation de réquisition est donnée par le ministre de la marine (D. C. I. M. 7) (décret du 2 septembre 1939, art. 6), sur avis conforme de l'amirauté, le comité de contrôle de la contrebande ayant été consulté au préalable.

A cet effet, une liaison permanente doit être réalisée, d'une part entre le ministère de la marine et les ministères responsables; d'autre part entre le chef du service des prises dans les ports, et les représentants locaux des ministères responsables.

H1572-0245

Article 5.

Mesures de liquidation après jugement.

1. Le conseil des prises conclut soit à la non validité soit à la validité de la prise.

1° Navire avec ses accessoires.

a) Si la capture n'est pas validée le navire est restitué à son propriétaire justifiant, sur titres réguliers, de sa qualité.

Si le navire a été vendu ou réquisitionné, les sommes provenant de la vente ou de la requisition sont versées au propriétaire. Ces commes sont abondées du fret qui pourrait rester du pour les marchandises declarées de bonne prise, déduction faite, s'il y a lieu, du montant de tous les frais engagés pour le compte du navire.

La restitution du navire est faite au vu d'une proposition motivée du service des prises approuvée par le directeur de l'intendance maritime.

La restitution du prix de vente ou des indemnités de réquisition est faite au vu d'un compte de liquidation appuyé des pièces justificatives utiles et approuvé par le directeur de l'intendance maritime;

b) Si la capture est validée et si la vente n'a pas encore été effectuée, il y sera procédé dans les conditions qui seront précisées par une circulaire à intervenir.

2° Cargaison.

a) Prise non validée. — La marchandise est restituée ou, si elle a été vendue ou réquisitionnée les sommes provenant de la vente ou de la réquisition sont versées au propriétaire justifiant de sa qualité.

Toutes les dépenses engagées pour le compte de la marchandise, fret, frais de déchargement ou de conservation, doivent être payées par le propriétaire.

Toutefois celui-ci peut réclamer le remboursement de ces frais ou le payement des dommages et intérêts pour dommages injustement subis.

Ces demandes sont adressées au ministre (D. C. I. M.) qui après avis motivé de l'autorité supérieure locale notifie sa décision aux intéressés.

La restitution de la marchandise ou du prix de vente ou de réquisition est faite au vu d'un compte de liquidation, appuye des pièces justificatives utiles et approuvé par le directeur de l'intendance maritime.

b) Prise validée. — Le prix de vente ou de réquisition réalisé avant le jugement de la prise reste definitivement acquis au compte spécial des prises.

Si la marchandise n'a pas encore été réalisée ou réquisitionnée, elle est vendue aux enchères publiques par l'intermédiaire de courtiers assermentés assistés d'un représentant du service des prises, ou en cas de nécessité absolue, à l'amiable.

Les recettes et dépenses sont passées au compte spécial des prises suivant une procédure précisée d'autre part.

2. Compte de liquidation. — Toute gestion de prise fait l'objet, une fois terminée, d'un compte de liquidation.

Ce compte fait ressortir séparément des opérations qui ont trait aux navires et celles concernant la cargaison.

D'un côté, sont énumérées les recettes, de l'autre les dépenses, au pied du compte est établie la balance.

Recettes et dépenses sont distinguées dans le corps de l'état par bien ou groupe de biens appartenant à un même propriétaire, de façon à permettre d'établir, ultérieurement, à l'aide de ces éléments l'avoir propre de chaque intéressé.

Le compte de liquidation arrêté par le chef du service des prises et visé par le directeur de l'intendance maritime est soumis en double expédition avec toutes pièces justificatives à l'appui, au préfet maritime qui le transmet au ministre pour approbation.

Une de ces expéditions est renvoyée au port pour exécution, l'autre est conservée par la direction centrale de l'intendance maritime (INT. 7) et rattachée au dossier d'instruction de la prise.

3. Répartition des produits de prise. — Le service des prises doit, en cours d'instruction et de gestion de la prise, recueillir tous les éléments d'information utiles pour lui permettre de procéder, après approbation du compte, à la répartition du produit net des prises dans les conditions qui sont fixées par le décret-loi du 1er septembre 1939.

Un double de l'état de répartition est adressé, dûment certifié, à la direction centrale de l'intendance maritime pour compléter le dossier de la prise.

Article 6.

Comptabilité des prises. — Ordonnancement et payement des recettes et dépenses.

Les règles relatives à la comptabilité et au fonctionnement financier du service des prises seront précisées dans une circulaire spéciale.

H1572-0246

Article 7.

Indemnités.

Les réclamations formulées par des ressortissants d'Etats neutres en cas de déroutement ou saisie de navires ou de cargaisons, ordonnés sans motif suffisant par l'autorité maritime, sont adressées au ministre de la marine sous le timbre de la direction centrale de l'intendance maritime. Cette direction les transmet à l'Amirauté (F. M. F. 2) qui les soumet, avec ses observations sur le principe même de l'indemnité, au comité de contrôle de la contrebande.

Ce comité recherche s'il y a lieu à indemnité. Ses conclusions sont soumises par l'Amirauté à la décision du ministre qui, sur propositions de la D.C.I.M. fixe le montant de l'indemnité.

S'il conclut au rejet de la demande, la décision du ministre peut être déférée au conseil des prises, ainsi que toutes contestations sur le montant même de l'indemnité, dans les délais fixés par le décret du 2 septembre 1939 tendant à attribution de compétence au conseil des prises.

Article 8.

L'instruction du 30 septembre 1939 est abrogée.

Le ministre de la marine,
C. Campinchi.

ANNEXE

A L'INSTRUCTION DU 24 DÉCEMBRE 1939.

Procédure devant le conseil des prises.

1. Le dossier de l'instruction, au vu des conclusions du comité de contrôle de la contrebande, est envoyé par le ministre (D.C.I.M.) au secrétariat du conseil des prises.

2. Ce dernier, une fois saisi, avise par la voie du Journal officiel les intéressés qu'ils sont admis à présenter dans un délai de deux mois, à dater de l'insertion au Journal officiel, leurs observations par l'intermédiaire d'avocats au conseil d'Etat et à la cour de cassation, sous forme de requête, et s'ils sont étrangers, par l'intermédiaire de leur consul, qui lui-même saisit le commissaire du Gouvernement.

3. Le membre du conseil désigné par le président suit l'instruction qui est purement écrite et établit, en même temps que son rapport, un projet de décision.

4. L'instruction une fois terminée, la dossier et le rapport sont communiqués au commissaire du Gouvernement qui y joint ses conclusions.

5. Au jour fixé par le président, l'affaire est examinée par le conseil en séance non publique.

Le conseil peut déclarer la prise bonne et valable pour l'ensemble ou seulement pour partie, il peut au contraire invalider la prise; il peut également décider s'il sera sursis à statuer sur tel point particulier jusqu'à due justification de leur droit par les intéressés.

Il peut enfin allouer sur leur demande aux intéressés des dommages-intérêts. Des demandes de cette nature ne peuvent toutefois être présentées en question principale, mais seulement à l'occasion des captures ou saisies sur lesquelles le conseil est appelé à se prononcer.

6. La décision du conseil est exécutoire huit jours après la communication officielle qui en est faite aux ministres de la marine, du blocus et des affaires étrangères par le commissaire du Gouvernement. Elle est notifiée aux parties dans les formes suivantes.

La notification est faite dans les formes administratives en ce qui concerne les Français et sociétés françaises. Elle a lieu à leur domicile réel.

Pour les étrangers, alliés ou neutres, qu'il s'agisse de personnes ou de sociétés, la notification est faite par les soins du ministre des affaires étrangères aux agents diplomatiques auxquels ressortissent ces étrangers.

Pour les ennemis, la notification et les délais sont régis par les dispositions du décret du 19 décembre 1917.

7. La décision du conseil des prises est susceptible d'appel. Il est statué sur cet appel par décret, le conseil d'Etat entendu.

Cet appel peut être exercé par le commissaire du Gouvernement dans les trois mois de la décision, et par les parties intéressées dans les trois mois de la notification de la décision du conseil des prises.

L'appel des décisions du conseil des prises n'a pas d'effet suspensif.

H1572-0247

266.

Runderlaß des französischen Marineministers vom 24. Dezember 1939 betreffend die Verwaltung von Prisen[1]).

Paris, le 24 décembre 1939.

I. — Compétence des services de la marine pendant les diverses phases de la procédure.

L'instruction d'une prise doit être faite dans les conditions prévues par l'article 2 du texte en référence.

La procédure de l'instruction de la prise comporte deux phases bien distinctes:

1° Celle de la saisie préliminaire;

2° Celle de la saisie confirmée.

La première phase commence au moment où la saisie a été effectuée soit par le bâtiment capteur soit par l'autorité supérieure maritime locale. Elle prend fin:

1° Lorsqu'aucune demande n'a été présentée, à l'exception du délai de trente jours;

2° Quand une demande de relaxe a été présentée, lorsque l'amirauté s'est prononcée.

La deuxième phase commence au moment où la demande de relaxe a été rejetée ou à l'expiration du délai de trente jours prévu au décret du 24 décembre 1939. Elle ne prend fin qu'après notification du jugement du conseil des prises.

1re phase. — Saisie préliminaire.

Dès le début de la procédure, c'est-à-dire dès que les autorités locales des ports ont prononcé la saisie ou dès que le capteur a remis le bâtiment aux autorités du port, le service local des prises devient responsable de la garde et de la conservation du navire capture ou des marchandises saisies.

Si les marchandises sont périssables ou manifestement ennemies, il peut faire procéder à la réquisition ou à la vente de ces marchandises sur ordre de l'autorité supérieure maritime locale, qu'il provoquera au besoin.

S'il s'agit d'un navire ou de marchandises non périssables et susceptibles d'être relaxées, il attendra, avant d'en disposer, la décision de l'amirauté.

2° phase. — Saisie confirmée.

Dès le moment ou les conclusions du comité de contrôle de la contrebande, sur une demande de relaxe, ont été rendues exécutoires par l'amirauté, ou à l'expiration du délai de demande de relaxe, la saisie est confirmée en prise.

Dès lors, l'intendance maritime devient seule responsable de la prise et prend toutes dispositions qu'elle jugera convenables pour sa liquidation ou sa conservation sous réserve des dispositions spéciales concernant les navires.

II. — Etablissement et instruction du dossier de la prise.

1. Le service des prises qui, aux termes du décret du 24 décembre 1939, doit procéder à des insertions dans les journaux locaux, adresse directement, et par les voies les plus rapides, au ministre du blocus, sous le timbre service de la contrebande, copie de la première insertion en même temps qu'il la communique aux journaux locaux.

2. Le dossier d'instruction de la prise est établi par le service local qui l'adresse à l'Amirauté (F. M. F. 2). Celle-ci le transmet, avec ses observations, au comité de contrôle de la contrebande.

3. Le comité donne ses conclusions, renvoie le dossier à l'Amirauté qui notifie immédiatement aux autorités locales du port la décision qu'elle a prise au vu des conclusions du comité.

4. Les demandes de relaxe sont présentées, accompagnées de tous les documents justificatifs de propriété, au ministre du blocus (service de la contrebande) qui en saisit l'Amirauté. Celle-ci transmet, avec des observations, le dossier au comité de contrôle de la contrebande.

5. Dès que le comité a pris ses conclusions sur ce point, il les adresse à l'Amirauté en lui renvoyant le dossier. L'Amirauté signifie sa décision à l'autorité locale du port, et, si la saisie est confirmée, envoie le dossier à la D. C. I. M. qui saisit alors le conseil des prises. Lorsqu'il y a relaxe, la marchandise et éventuellement le navire sont immédiatement libérés.

6. Dans le cas où aucune demande de relaxe n'est soumise dans le délai de trente jours au ministre du blocus (service de la contrebande), celui-ci notifie immédiatement l'expiration de ce délai à l'Amirauté et à la direction centrale de l'intendance maritime. L'Amirauté notifie à l'autorité supérieure maritime locale que la saisie est confirmée et elle transmet le dossier à la D. C. I. M. qui saisit le conseil des prises.

[1]) Journal Officiel 1939, S. 14238 f.

H1572-0248

7. Lorsque la saisie est confirmée, le service local des prises avise les intéressés de la décision intervenue sur leur réclamation. Cet avis est donné, autant que possible, par voie de communications individuelles ou, en cas de besoin, par insertion dans les journaux commerciaux locaux.

Les directeurs de l'intendance sont chargés de veiller à la stricte application des dispositions de l'instruction du 24 décembre 1939. Ils régleront directement toutes les difficultés de détail qui pourraient se présenter.

Le ministre de la marine,

C. CAMPINCHI.

267.

Arrêté des syrischen Oberkommissars vom 13. Februar 1940 betreffend die Einrichtung einer Prisenverwaltung in Syrien-Libanon[1]).

Le Haut-Commissaire de la République Française

Vu le décret du Président de la République Française, en date du 23 Novembre 1920,

Vu le décret du Président de la République Française, du 1er Septembre 1939 instituant un Service des Prises Maritimes,

Vu le décret du Président de la République Française, du 24-12-1939 et l'instruction du même jour du Ministre de la Marine sur l'Administration des Prises Maritimes,

ARRÊTE:

Art. 1. — Il est institué dans les Etats du Levant sous Mandat Français, un Service de Prises Maritimes.

Art. 2. — Le Service des Prises Maritimes est dirigé sous l'autorité du Contre-Amiral Commandant la Division Navale du Levant, par le Commissaire Principal de la Marine, Commissaire de la Division Navale du Levant.

Art. 3. — Conformément aux dispositions de l'article 1er § 1 de l'instruction du 24-12-1939 du Ministre de la Marine sur l'Administration des Prises Maritimes, le Service des Prises communique directement avec l'Amirauté Française et la Direction de l'Intendance Maritime du Ministère de la Marine.

Art. 4. — Le Secrétaire Général du Haut-Commissariat est chargé de l'exécution du présent arrêté qui, vu l'urgence et conformement aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté No. 96/S du 14 Avril 1925 entrera en vigueur par voie d'affichage à la porte du Haut-Commissariat.

Beyrouth, le 13 Février 1940

Le Haut-Commissaire

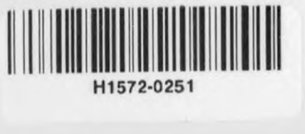
signé G. PUAUX

[1]) Journal Officiel de la République Syrienne 1940, Nr. 10, C. 111.

H1572-0249

H1572-0250

Schutz des Roten Kreuzes


H1572-0251

I. Lazarettschiffe und Seenotboote

268.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 15. August 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Bern betreffend die Notifikation deutscher militärischer Lazarettschiffe an die britische Regierung[1])

Bitte schweizerische Regierung ersuchen, britischer Regierung gegen Empfangsbestätigung folgendes zu notifizieren:

Nachstehende Schiffe werden als deutsche militärische Lazarettschiffe gemäß Lazarettschiffsabkommen verwendet:

(Es folgt eine Aufzählung und Beschreibung der Schiffe.)

Sämtliche Schiffe sind weiß gestrichen und tragen einen grünen Streifen. Sie fahren unter Reichsdienstflagge und erhalten einen Flaggenschein. Die Bezeichnung der Schiffe („LAZ 1", „LAZ 2" usw.) ist am Bug auf beiden Seiten, am Heck und auf Deck angebracht.

269.

Note des britischen Auswärtigen Amts vom 26. August 1940 an die schweizerische Gesandtschaft in London in Erwiderung auf die Notifikation der deutschen Lazarettschiffe[2]).

The Foreign Office presents its compliments to the Swiss Legation, Special Division for Safeguarding German Interests, and with reference to the Legation's Notes of the 11th and 15th July and the 1st and 19th August, stating that it is the intention of the German Government to employ a total of sixtyfour vessels for the purpose of rescuing airmen who have fallen into the sea and that these vessels are to be distinguished with the markings of the Red Cross, has the honour to request that a communication may be made to the German Government in the following terms.

« His Majesty's Government are willing to accord to hospital ships which comply with the relevant provisions of the Red Cross Conventions all such reasonable immunities as may be conferred on them by those conventions. They cannot, however, admit the right of a belligerent government to employ their hospital ships in a manner calculated to interfere with the conduct of Naval or Military operations. They are of the opinion that the frequent use of German rescue boats in areas where war operations are constantly in progress must inevitably be of assistance to the military operations of the enemy and must gravely hamper the movements and actions of His Majesty's forces. His Majesty's Government do not place their own boats employed for rescuing airmen under the Red Cross, even though they have on several occasions been deliberately attacked by the Germans while actually engaged in saving both British and German airmen, and they regard the claim of the German Government to invest rescue boats with the privileges of the Red Cross as wholly inadmissible. His Majesty's Government are the more surprised at the German request in that the German Government have repeatedly and flagrantly attacked duly notified

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0252

and specially constructed British hospital ships in circumstances which admitted of no possible mistake as to their identity. His Majesty's Government addressed a protest to the German Government through the United States Government on the 12th July last describing many such deliberate attacks upon British hospital ships and carriers, including the actual sinking of the hospital ships "Maid of Kent", "Brighton" and "Paris". No reply to this protest has been received from the German Government and in view of that Government's proven disregard for the Red Cross Convention, His Majesty's Government would not feel justified in admitting their pretensions in respect of vessels whose character and functions are in any case open to the gravest suspicion.

Accordingly, His Majesty's Government are unable to accept the notifications of German hospital ships communicated to them by the Swiss Government in their notes of the 11th July, the 15th July, the 1st August and the 19th August.

In conclusion the Foreign Office has the honour to request the Swiss Legation to transmit the above communications urgently by telegraph to the German Government and to inform them that a public declaration of the attitude of His Majesty's Government on this question will be published in the press and wireless of the United Kingdom on the 31st August next. On the assumption that the German Government will have received this communication by that time, His Majesty's Government would be grateful if the German Government might be informed that as from midnight on the 30th August His Majesty's Sea and Air Forces will be instructed to act in accordance with the above decision. «

H1572-0253

II. Seenotflugzeuge

270.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 15. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend das Überfliegen von Operationsgebieten durch deutsche Seenotflugzeuge[1]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry for Foreign Affairs of the German Reich and, at the request of the British Government, has the honor to communicate the following note of July 11, 1940, from the British Ministry for Foreign Affairs:

» It has come to the notice of His Majesty's Government in the United Kingdom that enemy aircraft bearing civil markings and marked with the Red Cross have recently flown over British ships at sea and in the vicinity of the British coast, and that they are being employed for purposes which His Majesty's Government cannot regard as being consistent with the privileges generally accorded to the Red Cross.

1. His Majesty's Government desire to accord to ambulance aircraft reasonable facilities for the transportation of the sick and wounded in accordance with the Red Cross Convention, and aircraft engaged in the direct evacuation of sick and wounded will be respected, provided that they comply with the relevant provisions of the Convention. His Majesty's Government are unable, however, to grant immunity to such aircraft flying over areas in which operations are in progress on land or at sea, or approaching British or Allied territory.

2. Ambulance aircraft which do not comply with the above requirements will do so at their own risk and peril.

4. His Majesty's Government in the United Kingdom would be grateful in Your Exellency's Government would cause a communication in the foregoing terms to be addressed to the German and Italian Governments as soon as possible. «

271.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 22. August 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Bern betreffend die deutsche Protestnote an die britische Regierung gegen die Angriffe britischer Streitkräfte auf deutsche Seenotflugzeuge[2]).

Bitte schweizerische Regierung um Übermittlung nachstehender Mitteilung an britische Regierung ersuchen:
In der letzten Zeit sind in einer Reihe von Fällen deutsche Seenotflugzeuge Angriffen britischer Streitkräfte ausgesetzt gewesen, die grobe Verletzungen des Völkerrechts darstellen und durch keinerlei Ausnahmebestimmungen oder Vorbehalte gerechtfertigt werden können. Es handelt sich hierbei um folgende Fälle:

1. Am 6. Juli 1940 wurde ein Seenotflugzeug nordwestlich Stavanger von einem britischen Flugboot beschossen. Es gelang ihm zu landen, obwohl es acht Treffer erhalten hatte.
2. Am 11. Juli 1940 wurde ein Seenotflugzeug um 11 Uhr auf einem Rettungsflug 30 sm südsüdöstlich von Portland von einem feindlichen Flugzeug vom Muster Bristol-Blenheim abgeschossen. Das feindliche Flugzeug griff auch das im Wasser liegende Seenotflugzeug noch mehrmals an. Im ganzen erfolgten fünf Angriffe. Die Besatzung konnte sich nur unter größten Schwierigkeiten im Schlauchboot retten.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0254

3. Am 20. Juli 1940 wurde ein deutsches Seenotflugzeug um 16.23 Uhr bei der Suche nach einem im Kanal notgelandeten deutschen Jäger etwa 30 Kilometer nordostwärts Cherbourg von einem britischen Jagdflugzeug vom Muster Hurricane beschossen. Das britische Flugzeug flog zunächst je einmal rechts und einmal links an dem Seenotflugzeug vorbei und griff sodann von hinten an, obwohl ihm die Rotkreuzkennzeichnung und die Nichtbewaffnung des Flugzeuges bei seinem mehrmaligen Umfliegen nicht entgangen sein konnte. Nach diesem glücklicherweise erfolglosen Angriff verschwand das britische Flugzeug. Um 18.32 Uhr wurde das Seenotflugzeug erneut von einem britischen Flugzeug, dieses Mal vom Muster Bristol-Blenheim, von hinten beschossen. Zwei deutsche Jagdflugzeuge, die nach dem ersten Angriff zum Schutze des Seenotflugzeuges herbeigerufen worden waren, vertrieben den Angreifer.

4. Am 27. Juli 1940 um 20.04 Uhr wurde ein deutsches Seenotflugzeug bei dem Versuch der Rettung eines abgestürzten Jägers in 51° 12′ Nord und 1° 40′ Ost über dem Kanal von zwei britischen Jagdflugzeugen abgeschossen. Ein Besatzungsmitglied wurde später lebend geborgen. Die übrige Besatzung von vier Mann wird vermißt.

5. Am 28. Juli 1940, um 16.25 Uhr, wurde ein deutsches Seenotflugzeug von zwei britischen Jagdflugzeugen etwa 10 Kilometer von Boulogne entfernt abgeschossen. Von der Besatzung wurden drei Mann mit Schußverletzungen geborgen. Zwei Mann werden vermißt.

6. Am 28. Juli 1940 wurde ein weiteres deutsches Seenotflugzeug bei dem Versuch der Hilfeleistung in dem unter Punkt 5 genannten Seenotfall ebenfalls von britischen Jägern stark beschossen und mußte mit Schußbeschädigungen und zwei verletzten Besatzungsmitgliedern seine Rettungsaktion abbrechen.

In zwei weiteren Fällen sprechen schwerwiegende Gründe für den Abschuß von Seenotflugzeugen durch britische Streitkräfte. So ging am 1. Juli 1940 ein deutsches Seenotflugzeug beim Einsatz zu einer Rettung 20 Seemeilen von der englischen Küste entfernt verloren, und ein anderes deutsches Seenotflugzug kehrte am 20. v. M. von einer Fahrt zur Hilfeleistung über den Kanal nicht zurück.

Die Rechtsstellung der deutschen Seenotflugzeuge gründet sich auf eine sich aus der Natur der Sache von selbst ergebende entsprechende Anwendung des Abkommens betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg vom 18. Oktober 1907, nach dessen Artikel 3 Lazarettschiffen eine grundsätzliche Unverletzlichkeit von Kriegshandlungen zuerkannt wird.

Die deutschen Seenotflugzeuge sind unbewaffnete Spezialflugzeuge, deren Einsatz für irgendwelche militärischen Zwecke nicht in Frage kommt. Sie dienen ausschließlich zur Rettung von Menschenleben ohne Unterschied der Nationalität. Auch Besatzungen britischer Flugzeuge sind wiederholt von deutschen Seenotflugzeugen gerettet worden.

Entsprechend der Vorschrift des Art. 18 des Genfer Abkommens zur Verbesserung des Loses der Verwundeten und Kranken der Heere im Felde vom 27. Juli 1929 sind die deutschen Seenotflugzeuge weiß gestrichen und allseitig mit dem Zeichen des Roten Kreuzes versehen. Am Leitwerk führen sie die Reichsdienstflagge. Sie haben eine Kennzeichnung, die aus vier Buchstaben in Verbindung mit dem Zeichen D besteht. Die Besatzung der Seenotflugzeuge setzt sich aus Wehrmachtangehörigen zusammen, die Uniform mit einer Armbinde des Roten Kreuzes tragen; sie haben nur eine Pistole zur Selbstverteidigung bei sich.

Aus dem Gesagten geht hervor, daß die deutschen Seenotflugzeuge sowohl was ihre Ausrüstung als auch ihren Einsatz betrifft, in jeder Weise den Vorschriften des Genfer Abkommens entsprechen.

Die deutsche Regierung stellt hiernach fest, daß das Vorgehen britischer Streitkräfte gegen deutsche Seenotflugzeuge, das mit keinerlei militärischen Notwendigkeiten begründet werden kann, nicht nur allen Grundsätzen der Humanität widerspricht, sondern auch eine krasse Verletzung des Völkerrechts darstellt. Dieses Vorgehen kann selbstverständlich nicht damit entschuldigt werden, daß die britische Regierung in einer Note vom 11. Juli 1940, die sie der deutschen Regierung durch Vermittlung der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika in Berlin zugehen ließ, hinsichtlich der Anwendung der Grundsätze der erwähnten Abkommen von 1907 und 1929 auf Fälle der vorstehend angegebenen Art einseitige und unberechtigte Einschränkungen gemacht hat. Die Ausführungen der britischen Note und das tatsächliche Vorgehen der britischen Streitkräfte zwingen vielmehr zu der Annahme, daß es der britischen Regierung bei der brutalen Behandlung deutscher Seenotflugzeuge und ihrer Besatzungen darum zu tun ist, jeden völkerrechtlichen Schutz für Seenotflugzeuge überhaupt zu verweigern und damit auch jegliche Rettungsaktion für Flugzeugbesatzungen in Seenot zu verhindern. Die deutsche Regierung wird ihrerseits hierauf mit den ihr geeignet erscheinenden Maßnahmen antworten.

H1572-0255

Bewaffnete Handelsschiffe

H1572-0256

H1572-0257

I. Bewaffnung

1. Großbritannien

272.

Erklärung des britischen Ersten Lords der Admiralität vom 26. September 1939 im House of Commons über die Bewaffnung der britischen Handelsflotte[1]).

Our second reply to the U-boat attack is to arm all our merchant vessels and fast liners with defensive armament against both the U-boat and the aeroplane. For a fortnight past armed ships have been continually leaving the harbours of this island in large numbers. Some go convoy, some go independently. This applies not only to the United Kingdom, but to our ports all over the world. Thus in a short time the immense Mercantile Marine of the British Empire will be armed. As we usually have 2000 ships on salt water every day, this is a considerable operation. However, all the guns and equipment are ready at the various arming stations, together with a proportion of trained gunners to man them and to instruct the ordinary seamen. Let me pay my tribute to the care of my predecessors at the Admiralty, who have provided so well for this contingency.

273.

DNB.-Verlautbarung vom 4. Oktober 1939 betreffend das angriffsweise Vorgehen der britischen Handelsschiffe gegen deutsche Unterseeboote[2]).

Die britische Admiralität hat am 1. 10. folgende Warnung an die britische Handelsschiffahrt verbreitet:

„Einige deutsche U-Boote sind in den letzten Tagen von britischen Handelsschiffen angegriffen worden. Hierzu verkündet der deutsche Rundfunk, daß die deutschen U-Boote das internationale Gesetz bisher eingehalten haben, indem sie die Handelsschiffe warnten, bevor sie angriffen.

Jetzt jedoch will Deutschland Vergeltung üben, indem es jedes britische Handelsschiff als ein Kriegsschiff betrachtet. Während das obige vollkommen unwahr ist, dürfte es eine sofortige Änderung der deutschen Politik der U-Boot-Kriegführung anzeigen. Seien Sie darauf vorbereitet, dem zu begegnen.

Admiralität."

Am Abend des 1. 10. ist ergänzend hierzu folgende Warnung der britischen Admiralität verbreitet worden:

„Die britische Admiralität gibt bekannt, daß die deutschen U-Boote eine neue Taktik verfolgen. Die englischen Schiffe werden aufgefordert, jedes deutsche U-Boot zu rammen."

In der ersten Warnung liegt bereits eine versteckte Aufforderung der englischen Regierung an ihre Handelsschiffe zu offensivem Vorgehen. Die Meldung des britischen Rundfunks stellt eine bewußte Fälschung der deutschen Pressestimmen dar.

[1]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 351, Sp. 1240.
[2]) DNB vom 4. Oktober 1939.

H1572-0258

Tatsächlich sind von der deutschen Presse die zahlreichen Meldungen über bewaffnete englische Handelsschiffe, insbesondere die Erklärung von Churchill vor dem Unterhaus am 26. 9., zum Anlaß genommen, die englische Handelsschiffahrt zu warnen.

Es ist gesagt worden, daß bewaffnete Handelsschiffe, wenn und soweit anzunehmen ist, daß sie von ihrer Waffe Gebrauch machen, wie Kriegsschiffe niedergekämpft werden dürfen, eine Auffassung, die sich durchaus im Rahmen des anerkannten Völkerrechts hält. Dagegen ist ausdrücklich hervorgehoben worden, daß die Bewaffnung allein Handelsschiffe noch nicht zu Kriegsschiffen mache.

Indem von englischer Seite diese durchaus korrekten Ausführungen der deutschen Presse in eine angebliche Änderung der deutschen U-Boot-Politik umgefälscht werden, daß Deutschland in Zukunft sämtliche feindliche Handelsschiffe grundsätzlich als Kriegsschiffe betrachten würde, täuscht man nur nach alter englischer Praxis ein völkerrechtswidriges Verhalten des Gegners vor, um sich dann selbst außerhalb aller Gesetze des Völkerrechts zu stellen.

In der zweiten britischen Admiralitätsverlautbarung liegt eine offene amtliche Aufforderung zur unmittelbaren Beteiligung der Handelsschiffe an Kampfhandlungen, und zwar durch angriffsweises Vorgehen gegen Kriegsschiffe.

Die britische Admiralität hat mit dieser Weisung offiziell für den Seekrieg die Unterscheidung zwischen Kombattanten und Nichtkombattanten aufgehoben, für die sich gerade Deutschland immer wieder eingesetzt hat. Sie hat mit ihr aber auch die Integrität der englischen Handelsschiffe preisgegeben, die kriegsrechtlich alle Handelsschiffe vor unmittelbarer Anwendung von Waffengewalt durch den Gegner schützt.

Bei ihrem Vorgehen kann sich die britische Admiralität nicht darauf berufen, daß ihre Weisung eine Gegenmaßnahme gegen einen deutschen Befehl, feindliche Handelsschiffe grundsätzlich warnungslos anzugreifen, darstelle.

Es wird nochmals festgestellt, daß ein solcher Befehl nicht erteilt worden ist. Vielmehr ist anzunehmen, daß die britische Behauptung nur aufgestellt wurde, um damit einen Vorwand zu dem den britischen Handelsschiffen erteilten Rammbefehl zu erhalten.

Die britische Admiralität hat sich zu diesem letzten Schritt entschlossen, obwohl von deutscher Seite wiederholt auf die Gefahren hingewiesen worden ist, die sich aus einem angriffsweisen Vorgehen von Handelsschiffen für deren Besatzungen ergeben.

Sie hat damit allein die Verantwortung vor der Geschichte für alle Gefahren zu tragen, denen die Besatzungen britischer Handelsschiffe ausgesetzt sind, wenn sich aus einem ihren Weisungen entsprechenden Vorgehen der Handelsschiffe Kampfhandlungen mit deutschen Kriegsschiffen entwickeln.

274.

Verordnung der britischen Admiralität vom 14. Februar 1940 betreffend die Bewaffnung von britischen Handelsschiffen[1]).

THE PROTECTION OF EXPOSED PERSONNEL (MERCHANT SHIPS) ORDER, 1940.

Dated February 14, 1940.

In pursuance of Regulation 45 of the Defence Regulations, 1939, the Lords Commissioners of the Admiralty hereby make the following Order.

1. This Order applies to all ships registered in the United Kingdom whose owners have been or may be notified by the Admiralty or by a person authorised by the Admiralty that they will be required to provide protection on board their ships for personnel exposed to machine gun attack by enemy aircraft.

2. No ship the owner of which has been so notified is to proceed to sea, except under permission granted by or on behalf of the Admiralty, from any port in the United Kingdom, unless she has embarked such special equipment for the purpose described above as may from time to time be ordered by the Admiralty.

3. The nature of the equipment to be provided has been or will be notified to Shipowners from time to time as may be found necessary.

4. This Order shall come into force forthwith and may be cited as the Protection of Exposed Personnel (Merchant Ships) Order, 1940.

By Command of Their Lordships,

R. H. A. Carter.

Admiralty, S. W. I. 14th February, 1940.

[1]) Stat. Rules and Orders 1940 Nr. 214.

H1572-0259

2. Frankreich

275.

Richtlinien an die französischen Reeder vom November 1939 für die Bewaffnung der französischen Handelsflotte und das Verhalten französischer Handelsschiffe gegenüber Unterseebooten und Fliegerangriffen[1]).

En règle générale, et nous insistons sur ce point, le navire de commerce, même armé, ne devra pas s'obstiner dans un combat pour lequel il n'est pas fait. Sa mission essentielle est de sauvegarder la cargaison et de signaler l'existence du sous-marin.

1. La vitesse.

La vitesse maxima des plus grands sous-marins allemands est de 18 noeuds en surface et 8 noeuds en plongée et encore s'agit-il de vitesse d'essai qu'il est difficile de retrouver en service, surtout avec les moteurs Diesel à allure rapide qui équipent les sous-marins. La vitesse des cargos varie, à quelques exception près entre 10 et 15 noeuds en service. On peut donc dire que, d'une façon générale, un cargo peut être poursuivi et rattrapé par un sous-marin en surface, par contre un sous-marin ne peut espérer chasser un navire de commerce en conservant la plongée.

2. L'armement.

L'armement défensif du navire de commerce est constitué par un ou de préférence deux canons, en général placés à l'Ar de façon à pouvoir recouper leurs feux par le travers Ar des deux bords, avec pour chacune des pièces un Champ de tir aussi dégagé que possible sur l'avant du bord correspondant. Il ne semble pas nécessaire d'avoir un calibre très élevé tant que les sous-marins allemands n'ont pas eux-mêmes de canons d'un calibre supérieur au 102 m/m. Des pièces de 75 m/m à 100 m/m, mais à grande rapidité de tir, sont suffisantes.

3. Les engins fumigènes.

Afin de leur permettre de se dérober à la poursuite d'un sous-marin, il y a intérêt à donner aux navires de commerce des engins fumigènes permettant de déployer rapidement des écrans de fumée devant des sous-marins attaquant au canon.

4. La protection contre les avions.

Les canons contre-avions, même de calibre relativement faible, sont excessivement lourds, ce qui augmente considérablement les difficultés d'installation. Par contre, il paraît possible d'installer sur les navires de commerce des mitrailleuses lourdes de 13 mm jumelées capables de faire échec à une attaque d'avion prononcée en piqué. Il appartiendra alors aux escorteurs du convoi d'établir le barrage protecteur avec pièces de gros et moyen calibre, le navire de commerce se protégeant individuellement avec ses mitrailleuses lourdes contre les avions ayant franchi le barrage.

Il faut noter que le navire de commerce sera aussi souvent exposé aux attaques dans les ports des belligérents où il effectuera ses opérations commerciales qu'au cours de sa navigation en mer. Il serait donc désirable que les organisations de D.C.A. portuaires prévoient la collaboration de l'armement antiaérien des navires de commerce lorsque ces derniers sont au repos.

Conclusion.

Selon toutes probalités, les opérations militaires vont entrer, avec l'hiver, dans une période de calme. Nous devons mettre à profit ce répit forcé pour parfaire la protection de nos navires de commerce, dont nous ne sommes pas tellement riches, contre le triple péril qui les menace.

Pendant l'hiver, c'est surtout dans les usines que se poursuit la guerre moderne.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0260

276.

Runderlaß des französischen Ministers für die Handelsmarine vom 11. November 1939 betreffend die Schaffung eines Abzeichens für die mobilisierbaren Besatzungsmitglieder von französischen Handelsschiffen[1]).

Création d'un insigne spécial pour le personnel mobilisable embarqué sur les navires de commerce.

Par analogie avec les mesures déjà prises au cours de la guerre 1914—1918, j'ai décidé la création d'un insigne distinctif pour le personnel appartenant aux classes mobilisables (inscrits maritimes et agents du service général) qui est embarqué, en qualité d'affecté spécial, sur les navires de commerce pourvus ou non pourvus d'un armement défensif.

Cet insigne, destiné à être porté sur les vêtements civils, consistera en un brassard de drap bleu portant une ancre verticale en laine rouge.

Le brassard ne pourra être porté qu'en France ou dans les colonies françaises. En aucun cas, les hommes qui en ont été pourvus ne devront le mettre sur leurs vêtements quand ils se trouveront dans des eaux territoriales étrangères.

Il sera délivré par les services de l'habillement à titre de délivrance extraordinaire.

Pour le ministre et par son ordre:
Le contre-amiral,
directeur du cabinet militaire,
Gouton.

[1]) Bulletin Officiel de la Marine Marchande 1939, S. 543.

H1572-0261

II. Aufenthalt in neutralen Häfen

277.

Erlaß des venezolanischen Kriegs- und Marineministeriums vom 23. September 1939 betreffend das bewaffnete Handelsschiff[1]).

(Übersetzung.)

Auf Anordnung des Präsidenten der Republik und in Übereinstimmung mit dem Inhalt des § 2 des Artikels 11 des Regierungsdekrets vom 12. September 1939 werden als Grundlagen zur Vermutung, daß ein bewaffnetes Handelsschiff dem friedlichen Handel dient und daß seine Bewaffnung lediglich zur Verteidigung bestimmt ist, das Zusammentreffen folgender Bedingungen angesehen:

1. Die Mitteilung, die die in Frage kommenden Regierungen der venezolanischen Regierung auf diplomatischem Wege über das Schiff, den Reiseweg, die Liste der Mannschaft, die Liste der Passagiere und der Ladung und über die Art der Bewaffnung machen, und die Sicherheit, die sie dafür geben, daß das Schiff lediglich friedlicher Handelsbetätigung dient und daß die Waffen und die Munition nur für die Verteidigung bestimmt sind und daß das Schiff nicht für Kriegsoperation oder zur Unterstützung eines Kriegführenden bestimmt ist.

2. Daß der Hafen, von dem das Schiff kommt und derjenige, wo es sich hinwendet, gewöhnliche Landungsplätze auf dem üblichen Reiseweg sind;

3. Daß die Ladung, die das Schiff befördert, zu der üblichen „allgemeinen Ladung" gehört und dem friedlichen Handelsaustausch dient;

4. Daß das Schiff für den Land- und Seekriegsdienst der Kriegführenden ungeeignete Passagiere befördert, — die Anwesenheit von Frauen und Kindern an Bord bildet ein Merkmal des friedlichen Charakters des Schiffes;

5. Daß die Besatzung von Offizieren und Mannschaften nach ihrer Art und Zahl nicht wesentlich verschieden ist von derjenigen, die das Schiff in Friedenszeiten an Bord hat;

6. Daß die Verstärkung des Decks zur Aufstellung von Kanonen mit der Bestimmung des Artikels 14 des Vertrages zur Beschränkung von Seerüstungen, der in Washington am 6. Februar 1922 geschlossen wurde, übereinstimmt.

Den Beweis, daß die Bewaffnung des Schiffes lediglich zur Verteidigung dient, muß, wie gesagt, der Eigentümer des Schiffes oder seine Agenten führen. Wenn diese auf Aufforderung den Beweis nicht führen oder sich weigern, den Hafenkapitänen die Unterlagen für die Feststellung der Eigenschaft des Schiffes zu geben, so liegt Grund für die Vermutung vor, daß dieses je nach den Umständen ein Kriegsschiff ist. Dann ist es nach den Vorschriften des Dekrets vom 12. d. M., das das Kriegsschiff betrifft, zu behandeln.

Im Zweifelsfall muß der Beweis des Verteidigungscharakters der an Bord befindlichen Bewaffnung von den Eigentümern oder ihren Agenten geführt werden.

Die Hafenkapitäne haben dem Kriegs- und Marineministerium auf dem schnellsten Wege die Ankunft jedes bewaffneten Handelsschiffes anzuzeigen, ebenso wie das Ergebnis ihrer Feststellungen zur Bestimmung des offensiven oder defensiven Charakters seiner Bewaffnung.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0262

278.

Beschluß der Konferenz der Außenminister der Amerikanischen Republiken in Panama vom 3. Oktober 1939 betreffend die Behandlung von bewaffneten Handelsschiffen der Kriegführenden in neutralen Häfen[1]).

The Meeting of the Foreign Ministers of the American Republics resolves

... 3. To declare that with regard to their status as neutrals, there exist certain standards recognized by the American Republics applicable in these circumstances and that in accordance with them they:

... (j) Shall not assimilate to warships belligerent armed merchant vessels if they do not carry more than four six-inch guns mounted on the stern, and their lateral decks are not reinforced, and if, in the judgment of the local authorities, there do not exist other circumstances which reveal that the merchant vessels can be used for offensive purposes. They may require of the said vessels, in order to enter their ports, to deposit explosives and munitions in such places as the local authorities may determine.

279.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 28. Oktober 1939 an den deutschen Gesandten in Bukarest[2]) betreffend die Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in neutralen Häfen[3]).

... Im letzten Heft Außenpolitische Dokumente abgedruckte Neutralitätsregeln enthalten Vorschriften über bewaffnete Handelsschiffe. Vergleiche Artikel drei Absatz zwei nordischer, baltischer, belgischer, niederländischer Neutralitätsbestimmungen. USA. haben von Ermächtigung § 8 Neutralitätsgesetzes gegenüber bewaffneten Handelsschiffen noch keinen Gebrauch gemacht. Endgültige Stellungnahme anderer Staaten liegt bisher nicht vor.

Wir haben großes Interesse, daß neutrale Staaten bewaffneten Handelsschiffen Anlaufen ihrer Häfen verbieten oder nur unter den für Kriegsschiffe geltenden Beschränkungen gestatten. Soweit dies nicht zu erreichen, sollten bewaffnete Handelsschiffe mindestens möglichst weitgehenden Beschränkungen in bezug auf Zahl und Kaliber Geschütze unterworfen werden. Weitere Handhabe für Beschränkungen ergibt Gefahr, die verwendungsbereite Geschütze an Bord fremder Handelsschiffe in Häfen darstellen. Aus diesem Grunde verlangen Holländer, daß bewaffnete Handelsschiffe vor Anlaufen Hafens Unterbau, auf dem Geschütze montiert sind, entfernen.

280.

Mitteilung des deutschen Auswärtigen Amts vom 18. November 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine über die Berichte einiger deutscher Missionen im Ausland betreffend die Haltung der neutralen Regierungen zur Frage der bewaffneten Handelsschiffe[4]).

I. Die deutschen Botschaften in Rio de Janeiro, Buenos Aires und Ankara haben auf die ihnen durch Drahterlaß vom 16. Oktober 1939 übermittelte Weisung berichtet, daß die betreffenden Staaten das Einlaufen bewaffneter Handelsschiffe in ihre Häfen gestatten, ohne diese Schiffe als Kriegsschiffe zu behandeln. Brasilien verlangt, daß die Handelsschiffe keine Torpedoarmierung und keine Geschütze mit einem Kaliber über 6 Zoll tragen, daß sie Waffen und Munition nur in geringer Menge mitführen, und daß die Besatzungsstärke normal und die Ladung nicht für Kriegszwecke geeignet ist. Argentinien fordert u. a. Abgabe der Munition vor Einlaufen in einen Hafen.

Die Botschaft in Santiago de Chile meldet, daß Chile bewaffnete Handelsschiffe nicht zulassen oder gegebenenfalls Abgabe der Bewaffnung verlangen will.

---

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939), S. 326 ff.
[2]) Dieser hatte anläßlich des täglichen Einlaufens von englischen Dampfern mit Bestückung von Geschützen kleineren Kalibers in den Hafen von Constanza im rumänischen Außenministerium darauf aufmerksam gemacht, daß Deutschland Schiffe mit Bewaffnung jeder Art nicht als einfache Handelsschiffe ansehen könne.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0263

Der Präsident der Vereinigten Staaten hat von der ihm durch Section 8 des Neutralitätsgesetzes gegebenen Befugnis, das Einlaufen bewaffneter Handelsschiffe in amerikanische Hoheitsgewässer zu untersagen, bisher keinen Gebrauch gemacht.

II. Während bei den unter I genannten Regierungen eine förmliche Anfrage wegen ihrer Behandlung der bewaffneten Handelsschiffe nicht stattgefunden hat, ist der deutsche Standpunkt in Madrid und Tokio offiziell mitgeteilt worden.

Nach dem dort bekannten Drahtbericht der Botschaft in Madrid vom 19. Oktober hat die spanische Regierung in der Frage noch keine endgültige Entscheidung getroffen, will aber voraussichtlich eine Unterscheidung zwischen offensiver und defensiver Bewaffnung machen und die nur zu Verteidigungszwecken bewaffneten Handelsschiffe als friedliche Handelsschiffe ansehen.

Die Botschaft in Tokio hat im Anschluß an den dort bekannten Drahtbericht vom 12. Oktober — Nr. 579 — durch Telegramm vom 18. Oktober berichtet, daß eine abschließende Stellungnahme der japanischen Regierung noch nicht vorliege.

Nach einem zu Pol. I M 7590 g in Abschrift hierher mitgeteilten Bericht des Marineattachés in Tokio vom 14. Oktober 1939 — B. Nr. 188/39 geh. — benutzt das japanische Marineministerium als vorläufige Grundlage für die Beurteilung der Bewaffnung von Handelsschiffen eine amerikanische Verlautbarung aus dem Weltkrieg, deren vertraulich beschafften Wortlaut der Marineattaché seinem Bericht beigefügt hat. Nach den hiesigen Feststellungen ist der Text identisch mit dem Wortlaut des von Lansing am 19. September 1914 dem deutschen Botschafter übermittelten Memorandums (u. a. abgedruckt in „Seekriegsrecht im Weltkriege" Band 1, S. 83).

Die deutsche Regierung hat seinerzeit gegen die in dem amerikanischen Memorandum festgelegte, Deutschland durchaus ungünstige Haltung in einer Aufzeichnung vom 13. Oktober 1914 Stellung genommen (vgl. „Seekriegsrecht im Weltkrieg" Band 2, S. 642). Es darf anheimgestellt werden, den Marineattaché in Tokio auf diesen Zusammenhang hinzuweisen.

III. Der deutsche Gesandte in Bukarest hat durch Telegramm vom 22. Oktober (Nr. 782) berichtet, daß in Constanza täglich englische Dampfer einliefen, die mit Geschützen kleineren Kalibers bestückt seien. Er hat ferner mitgeteilt, daß er das rumänische Außenministerium darauf hingewiesen habe, daß Deutschland Schiffe mit Bewaffnung jeder Art nicht als einfache Handelsschiffe ansehen könne. Auf seine Bitte um Weisung ist dem Gesandten durch Drahterlaß Nr. 699 vom 28. Oktober im Einverständnis mit O. K. M. erwidert worden, für den Fall, daß eine Unterwerfung der bewaffneten Handelsschiffe unter die für Kriegsschiffe geltenden Regeln nicht erreichbar sei, wäre es erwünscht, daß möglichst weitgehende Beschränkungen in bezug auf Zahl und Kaliber der Geschütze eingeführt würden. Eine Abschrift dieses Drahterlasses ist mit Schreiben vom 31. Oktober dorthin mitgeteilt worden.

IV. In Übereinstimmung mit der in dem Schreiben des Oberkommandos der Wehrmacht, Abt. Ausland, vom 20. Oktober 1939 — Nr. 12085/39g/F XVI K Ausl. VId — geäußerten Ansicht erscheint es nicht erfolgversprechend, den deutschen Standpunkt in der Frage der bewaffneten Handelsschiffe den neutralen Staaten allgemein zu notifizieren. Ob die Mitteilung der deutschen Auffassung an Spanien und Japan dazu führen wird, daß diese Staaten sich den deutschen Standpunkt zu eigen machen, bleibt abzuwarten.

281. 628

Bericht der deutschen Gesandtschaft in Quito vom 28. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den Aufenthalt des bewaffneten britischen Handelsschiffes „California Star" im Hafen von Guayaquil[1]).

Der englische Dampfer „California Star" hielt sich in der Zeit vom 24. November, 18.50 Uhr, bis 28. November, 17.30 Uhr, im Hafen von Guayaquil auf. Das Schiff war mit einer am Heck befindlichen Kanone bestückt.

Sofort nach Eintreffen der Nachricht begab ich mich ins Außenministerium und machte dort in freundschaftlicher Form auf unseren Rechtsstandpunkt aufmerksam, wonach jedes bewaffnete Handelsschiff als Kriegsschiff anzusehen und daher der 24stündigen Aufenthaltsbeschränkung unterworfen sei. Einige Tage später übergab ich eine längere Denkschrift, in der u. a. auf die Haltung der Niederlande im Weltkriege hingewiesen und namentlich aus den beiden Noten der holländischen Regierung an die großbritannische vom 7. 4. und 31. 7. 1915 zitiert wurde.

Die Antwort des Außenministeriums bedauert in liebenswürdiger Form, sich den von uns vertretenen Standpunkt nicht zu eigen machen zu können, vielmehr auf der „von jeher vom größten Teil der Völkerrechtswissenschaft und insbesondere auch von allen südamerikanischen Staaten verfochtenen Lehre" der Möglichkeit der Bewaffnung eines Handelsschiffes nur zu Verteidigungszwecken beharren zu müssen. Besonderes Gewicht wird hierbei auf die auf der Panama-Konferenz gefaßte „Allgemeine Neutralitätsentschließung der amerikanischen Republiken" gelegt, in der es unter § J heißt: „Die bewaffneten Handelsschiffe einer kriegführenden Macht werden

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0264

in den Fällen nicht Kriegsschiffen gleichgestellt, in denen sie nicht über mehr als vier am Heck aufgestellte Deckkanonen von höchstens 6 Zoll verfügen und die Seitenwände nicht gepanzert sind; daneben dürfen nach dem Ermessen der lokalen Behörden keine anderen Anzeichen dafür bestehen, daß das Handelsschiff für Angriffszwecke verwendet werden könne. Es kann von den Schiffen verlangt werden, daß sie vor ihrer Einfahrt in den Hafen an bestimmten — von den lokalen Behörden zu bestimmenden Orten — ihre Munition und Explosivstoffe hinterlegen."

282.

Note des chilenischen Außenministeriums vom 25. Januar 1940 an die deutsche Botschaft in Santiago betreffend die Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in chilenischen Häfen[1]).

Das Außenministerium grüßt die deutsche Botschaft verbindlichst und beehrt sich, ihr in Erwiderung der Verbalnote Nr. 2779 vom 29. November vorigen Jahres[2]), mitzuteilen, was ihr von den zuständigen Behörden über die Grundsätze geäußert wurde, die in Chile auf bewaffnete Handelsschiffe Anwendung finden.

„Die chilenischen Häfen nehmen Handelsschiffe, die zu ihrer Verteidigung bewaffnet sind, nur auf, wenn die betreffenden Regierungen der chilenischen Regierung zuvor den Namen des Schiffes, das unter solchen Bedingungen in See ging, bekanntgeben, und wenn der Reiseweg, die Musterrolle der Mannschaft, die Passagier- und Frachtlisten sowie die Bewaffnung und Beschaffenheit des Schiffes beweisen, daß das Schiff nicht dazu bestimmt ist, feindliche Handlungen auszuführen, noch an Kriegsmaßnahmen der feindlichen Flotten teilzunehmen. Wenn ein bewaffnetes Handelsschiff ohne vorherige Anmeldung seiner Regierung den Hafen anläuft, wird es als verdächtig behandelt.

Wenn solche Schiffe unter Mißachtung der abgegebenen Erklärungen Kriegsmaßnahmen gegen unbewaffnete Handelsschiffe unternehmen, werden sie als Piratenschiffe betrachtet, weil die Regierung des Landes, unter dessen Flagge sie fahren, dadurch, daß sie diese Schiffe nicht in ihre Kriegsflotte eingereiht hat, sie offiziell für Handelsschiffe erklärt.

Die Erfüllung folgender Bedingungen wird als Beweis dafür angesehen, daß ein Handelsschiff nicht neutraler Flagge dem friedlichen Verkehr und seine Bewaffnung nicht Offensivmaßnahmen dienen soll:

1. daß das Kaliber seiner Geschütze 6 Zoll nicht überschreitet,
2. daß die Geschützbestückung nicht über das unbedingt nötige Maß hinausgeht,
3. daß die Kanonen nicht am Bug aufgestellt sind,
4. daß der Munitionsvorrat gering ist,
5. daß es die übliche Vorkriegsmannschaft an Bord hat,
6. daß es den üblichen Reiseweg nimmt,
7. daß es die üblichen Vorkriegsvorräte an Lebensmitteln und Brennstoff an Bord nimmt,
8. daß es keine für Kriegszwecke geeignete Ladung an Bord hat,
9. daß seine Passagiere nicht militärdienstfähig sind,
10. daß seine Geschwindigkeit mäßig ist.

Ist anzunehmen, daß ein Handelsschiff seinen ausgesprochen handelsmäßigen Zustand ändert oder zu ändern beabsichtigt, um sich in einen Hilfskreuzer oder ein bewaffnetes Schiff zu verwandeln, so wird es nicht abgefertigt. Folgende Maßnahmen legen den Verdacht einer Änderung dieser Verhältnisse nahe:

a) Ein Wechsel in der Aufstellung oder Lage der Geschütze, die im Augenblick seiner Ankunft sich an Bord befanden, wenn diese Änderung den Zweck verfolgt, das Schiff für Kriegszwecke bereit zu machen;

b) Anbordnahme von Geschützen, Waffen oder Munition unter Umständen, die offensichtlich der Anpassung des Schiffes an Kriegszwecke dienen;

c) Die unbegründete Zurückweisung der Anbordnahme von Passagieren, wenn das Schiff dafür eingerichtet ist.

Die Marinebehörden haben von den ausländischen Konsuln, die die Schiffspapiere visieren, eine schriftliche Erklärung über den Charakter des im Hafen befindlichen Schiffes zu verlangen, d. h. ob es ein Handelsschiff ist, das sich mit der Beförderung von Waren und Passagieren befaßt, oder ob es den Seestreitkräften seines Landes angehört. In letzterem Falle wird dem Schiff Weisung erteilt, innerhalb 24 Stunden vom Augenblick seiner Ankunft an, den Hafen wieder zu verlassen."

Aus dem Vorhergehenden ist zu entnehmen, daß die chilenische Regierung die Doktrin vertritt, daß die Handelsschiffe der kriegführenden Länder zu ihrer Verteidigung bewaffnet sein können. Sie gestattet daher solchen Schiffen das Anlaufen ihrer Häfen und gewährt ihnen die gleichen Vorrechte wie den übrigen Handelsschiffen, vorausgesetzt, daß sie sich den durch die geltenden Bestimmungen geschaffenen Vorschriften unterwerfen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) In der erwähnten Note hatte die deutsche Botschaft das chilenische Außenministerium um Bekanntgabe der chilenischen Grundsätze über die Behandlung bewaffneter Handelsschiffe gebeten.

H1572-0265

283.

Schreiben des Marinekommandanten von Almeria vom 27. Januar 1940 an den dortigen deutschen Konsul betreffend die Behandlung eines in Almeria liegenden bewaffneten britischen Handelsschiffes[1]).

(Übersetzung.)

In Beantwortung Ihres Briefes vom 7. d. M.[2]) bezüglich des englischen Dampfers, der augenblicklich im hiesigen Hafen Eisenerz lädt, teile ich Ihnen gerne mit, daß derselbe tatsächlich 2 Kanonen hat, eine davon für Flak, aber seine Besatzung gehört der Handelsmarine an.

Im Einverständnis mit den erhaltenen Instruktionen brauchen „Handelsschiffe, die irgendein Geschütz führen, aber nicht durch einen Offizier der Kriegsmarine der betreffenden Nation befehligt werden, noch militärische Besatzung haben, nicht als Kriegsschiffe betrachtet zu werden, zumal in diesem Falle die in dem VII. Haager Abkommen genannten Umstände nicht zutreffen."

Deshalb kann der oben angeführte Dampfer nicht als Kriegsschiff betrachtet werden, so wie Sie dies in oben angeführtem Schreiben erwähnen.

284.

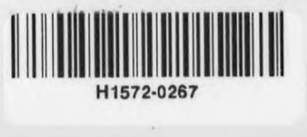
Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 24. Februar 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Lissabon betreffend die Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in neutralen Hoheitsgewässern[3]).

Wir haben großes Interesse, daß neutrale Staaten bewaffneten Handelsschiffen ohne Rücksicht auf Umfang Bewaffnung Anlaufen ihrer Häfen verbieten oder nur unter den für Kriegsschiffe geltenden Beschränkungen zulassen. Diesen Standpunkt hat deutsche Regierung im Weltkrieg vertreten. Auch panamerikanisches Neutralitätsabkommen von Habana 1928 hat ihn angenommen. Soweit dies nicht zu erreichen, sollten bewaffnete Handelsschiffe möglichst weitgehenden Beschränkungen in bezug auf Maß Bewaffnung sowie Anwesenheit zur Kriegsmarine oder Marinereserve gehöriger oder militärischer Disziplin unterstellter Bedienungsmannschaften unterworfen werden. Verwiesen wird auf Artikel 3 belgische und holländische Neutralitätsverordnungen 3. September 1939 (Außenpolitische Dokumente 1939), wonach Besatzung für normale Handelszwecke erforderliche Stärke nicht erheblich übersteigen darf, auf kubanische Neutralitätsverordnung vom 1. September 1939, wonach Schiff seine gewöhnliche Besatzung und dieselben Offiziere wie vor Kriegserklärung haben muß, auf brasilianische Neutralitätsverordnung, die ebenfalls normale Besatzungsstärke verlangt, und venezolanische Verordnung 23. September 1939, nach der Besatzung in Art und Zahl sich nicht wesentlich von Friedensbesatzung unterscheiden darf. Brasilianische Verordnung bezeichnet Torpedorohre als zum Angriff bestimmte Waffen. Verordnungen pflegen als weitere Merkmale Verteidigungsbewaffnung anzuführen, daß Geschütze nur auf Achterdeck aufgestellt werden dürfen, daß Ladung und Fahrgäste friedlich sein müssen, also nicht aus Kriegsmaterial oder für Kriegszwecke angeforderten Personen bestehen dürfen, daß Schiffe auf normaler Linienfahrt verkehren, daß Seitenwände nicht gepanzert und Seitendecks nicht verstärkt sind. Als Maßnahme zur Wahrung eigener Sicherheit wird Ausladung und Verwahrung der Waffen und Munition durch Hafenbehörden vorgeschrieben. Verschiedene Staaten haben Höchstzahl der Geschütze auf zwei begrenzt.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) In dem erwähnten Schreiben hatte der deutsche Konsul beantragt, ein in Almeria liegendes bewaffnetes britisches Handelsschiff als Hilfskreuzer zu behandeln.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0266


H1572-0267

Gefahrengebiete

(Vgl. auch Minenwarngebiete unten Nr. 339 ff.)

H1572-0268

H1572-0269

I. Deutschland

1. Verlautbarungen

285.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 6. August 1940 an deutsche Missionen im neutralen Ausland betreffend das deutsche Gefahrengebiet um die britischen Inseln[1]).

Vorbehaltlich weiterer endgültiger Weisung ist dortiger Regierung folgendes zu notifizieren[2]):

„Durch die Entwicklung, die der Krieg in den letzten Wochen genommen hat, ist England in den Mittelpunkt der Kampfhandlungen zur See und in der Luft gerückt worden. In dem Seegebiet um England ist daher jetzt ständig mit Kampfhandlungen zu rechnen, die ein ungefährdetes Befahren dieses Seegebietes durch Handelsschiffe ausschließen. Das gesamte Seegebiet um England ist somit zum Operationsgebiet geworden. Jedes Schiff, das dieses Gebiet befährt, setzt sich der Vernichtung nicht nur durch Minen, sondern auch durch andere Kampfmittel aus. Die deutsche Regierung warnt daher erneut und dringlichst vor dem Befahren des gefährdeten Gebietes. Sie muß der .... (einzufügen die dortige Landesbezeichnung) Regierung nahelegen, auch von sich aus das ihr geeignet Erscheinende zu veranlassen, damit die Angehörigen und die .... Schiffe (einzufügen die dortige Landesbezeichnung) sich nicht mehr in das gefährdete Gebiet begeben. Als gefährdet gilt das Seegebiet, das von einer Linie begrenzt wird, die folgende Punkte verbindet:

Von der französischen Atlantikküste auf 47° 30′ Nord 2° 40′ West nach Punkt 45° Nord 5° West nach Punkt 45° N 20° W nach Punkt 58° N 20° West nach Punkt 62° N 3° Ost, von hier nach Süden zur belgischen Küste, dann der belgischen und französischen Küste folgend zum Ausgangspunkt.

Die deutsche Regierung übernimmt keine Verantwortung für Schäden, die Schiffen und Personen in diesem Gebiete zustoßen sollten."

286.

Deutsche amtliche Verlautbarung vom 17. August 1940 über die Verkündung der totalen Blockade gegen England[3]).

I. England hat seit Beginn des Krieges in immer wachsendem Maße die völkerrechtlichen Regeln der Seekriegführung verletzt. Es begann mit der den primitivsten Gesetzen der Menschlichkeit widersprechenden Verkündung aller Nahrungsmittel zur Konterbande. Hierdurch sollten wie im Weltkriege die deutschen Frauen und Kinder getroffen werden. Es folgte die Erklärung aller Waren deutschen Ursprungs, selbst der in neutralem Besitz befindlichen und auf neutralen Schiffen aus Deutschland ausgeführten Waren, zur Konterbande. Hierdurch sollte die deutsche Wirtschaft getroffen werden. Dann kam die völkerrechtswidrige Bewaffnung der englischen Handelsschiffe, um sie als Angriffswaffe gegen deutsche U-Boote zu verwenden, der Mißbrauch neutraler Flaggen und so fort.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Die Notifikation erfolgte am 17. August 1940.
[3]) „Völkischer Beobachter" vom 18. August 1940.

H1572-0270

Deutschland hat hierauf geantwortet:

1. durch Umlagerung seines Handels nach dem Osten und bedeutende Erweiterung seiner Zufuhr an Lebensmitteln und Rohstoffen aus den europäischen und asiatischen Wirtschaftsgebieten, mit der Sicherstellung gewaltiger Mengen an Rohstoffen aller Art in den von seinen Feinden gesäuberten europäischen Ländern zugunsten der deutschen Wirtschaft und

2. durch Versenkung von 5 Millionen Bruttoregistertonnen des England zur Verfügung stehenden Handelsschiffsraumes durch die deutsche Kriegsmarine und Luftwaffe. Hinzu kommt die Unbrauchbarmachung weiterer 1½ Millionen BRT. Schiffsraumes durch schwere Beschädigungen bei Luftangriffen. Also insgesamt 6½ Millionen.

II. Mit der zunehmenden Erkenntnis der Nutzlosigkeit seiner bisherigen allen Regeln des Völkerrechts widersprechenden Seekriegführung ist England dann zu immer brutaleren Methoden übergegangen. Das Legen von Treibminen, der offene und getarnte Einsatz von Handelsschiffen zu Kriegshandlungen, die Tarnung von Fischerbooten als U-Boot-Fallen, die Ankündigung Mr. Churchills im Parlament am 8. Mai 1940, daß im Skagerrak am Tage alle deutschen Handelsschiffe und bei Nacht alle Handelsschiffe ohne Unterschied der Nationalität versenkt würden[1]), liegt auf dieser Linie. Den schwersten Schlag aber hat England der Schiffahrt dritter Staaten durch folgende Maßnahmen versetzt. Es hat:

1. die Handelsschiffe Norwegens, Dänemarks, Hollands, Belgiens und Frankreichs geraubt, um die gewaltigen Verluste an eigener Tonnage wenigstens teilweise zu ersetzen. Seitdem zwingt es die Eigentümer und Besatzungen dieser Schiffe, für England Frondienste zu leisten. Und

2. versucht es mit allen Mitteln, die gesamte neutrale Schiffahrt unter seine Kontrolle zu bringen.

So hat England die verschiedensten Seegebiete, wie neuerdings das Gebiet zwischen Grönland und England und bestimmte Gebiete um Südengland, völlig widerrechtlich durch Minen gesperrt und zwingt die neutrale Schiffahrt zum Einlaufen in die englischen Kontrollhäfen. Es hält auch die Schiffe von Nationen wie Japan, der Sowjetunion und Schweden, die an dem europäischen Krieg völlig unbeteiligt sind, willkürlich fest. Vor allem aber versucht es jetzt, der gesamten neutralen Schiffahrt das berüchtigte Navycert-System (System der von englischen Spionageorganisationen in neutralen Ländern aufgebauten Handelskontrolle) aufzuzwingen. Es behandelt Schiffe ohne Navycert als Prise.

England versucht auf diese Weise, die gesamte neutrale Handelsschiffahrt seinen Kriegszwecken dienstbar zu machen.

Was das Seegebiet um England betrifft, so findet hier bei den sich immer steigernden Kampfhandlungen der beiderseitigen Luft- und Seestreitkräfte ein normaler Handelsverkehr überhaupt nicht mehr statt.

Der neutralen Handelsschiffahrt werden vielmehr heute durch Minen, Vorpostenboote, Luftpatrouillen, englische Küstenbatterien usw. ihre Routen und ihre Handlungsweise vorgeschrieben; wieder andere neutrale Schiffe fahren meist unter Zwang in Konvois englischer Seestreitkräfte. Von einer freien Schiffahrt in diesen Meeren kann daher heute nicht mehr die Rede sein.

Die Entwicklung zeigt vielmehr, daß die neutrale Schiffahrt, soweit sie heute überhaupt noch nach England fährt, allen Gefahren der Kriegshandlungen unterworfen ist, und daß sie nach Lage der Dinge direkt oder indirekt von England zu Hilfsdiensten mißbraucht wird. England selbst hat also durch seine jedem Völkerrecht hohnsprechenden Maßnahmen das ganze Seegebiet um seine Inseln zum militärischen Operationsgebiet gemacht, ein Zustand, der es jedem wirklich neutralen Schiff verbieten sollte, sich in diese Meere zu begeben.

Eine weitere Abschreckung für die neutralen Schiffe und Seeleute sollte sein, daß unter dem täglich stärker werdenden Druck der deutschen Streitkräfte sich England neuerdings ganz offen auch über die letzten Schranken anständiger Kriegführung hinwegsetzt. So hat vor einigen Tagen Mr. Churchill ankündigen lassen, daß die deutschen unter dem Schutz des Roten Kreuzes stehenden unbewaffneten Seenotflugzeuge, die in Seenot befindliche deutsche oder gegnerische Flieger bergen, nunmehr von England abgeschossen würden. Dieser zynischen Aufforderung zum Mord, die für die Verzweiflung der jetzigen englischen Machthaber über den kommenden Zusammenbruch symptomatisch ist, ist von der englischen Luftwaffe prompt entsprochen worden. Bei den letzten Luftkämpfen wurden nämlich zwei deutsche Seenotflugzeuge während ihrer Bergungsarbeiten, die verwundeten englischen Fliegern galten, von den Engländern abgeschossen.

III. Deutschland hat diese Entwicklung seit Monaten aufmerksam verfolgt in der Hoffnung, daß vielleicht doch noch Erwägungen der Vernunft die jetzigen englischen Machthaber abhalten würden, auf dem Wege dieser verbrecherischen Kriegführung weiter fortzuschreiten.

Diese Hoffnung war vergebens. England hat den letzten Appell des Führers abgelehnt. Demgegenüber hat die Reichsregierung nunmehr beschlossen, Gleiches mit Gleichem zu vergelten und ihre militärischen Machtmittel mit derselben Rücksichtslosigkeit gegen die Schiffahrt um England einzusetzen.

Am 26. September 1939 hat die englische Regierung durch ihren damaligen Premierminister, Mr. Chamberlain, erklärt, Deutschland sei eine belagerte Festung, und es sei durchaus legal und menschlich, das deutsche Volk von allen lebenswichtigen Zufuhren abzuschneiden[2]).

[1]) Siehe oben Nr. 31.
[2]) Siehe oben Nr. 28.

H1572-0271

Das heißt also: die jetzigen britischen Machthaber betrachten es als durchaus selbstverständlich und legal, daß, wenn es nach ihrem Willen ginge, deutsche Frauen und Kinder wie im Weltkriege dem Hungertode ausgeliefert würden.

Die Politik des Führers, die der deutschen Wirtschaft die Zufuhr von Lebensmitteln aus großen Teilen der Welt geöffnet hat, und die Sicherung großer Rohstoffvorräte durch den einzigartigen Siegeszug unserer Armeen haben diese englische Rechnung zunichte gemacht. Die heutigen englischen Machthaber wissen das. Trotzdem wagen sie es noch nicht, den völligen Zusammenbruch ihrer Politik dem eigenen Volke einzugestehen, sondern proklamieren vielmehr den Krieg bis aufs äußerste. Dieser selbstzerstörerischen englischen Haltung gegenüber stellt die Reichsregierung fest:

Die belagerte Festung ist heute nicht mehr Deutschland, sondern das englische Inselreich. Der mißlungenen englischen Hungerblockade gegen deutsche Frauen und Kinder setzt nunmehr Deutschland die totale Blockade der britischen Insel entgegen, die hiermit verkündet wird.

IV. Deutschland ist überzeugt, mit der Verstärkung der totalen Blockade des britischen Inselreichs einen weiteren entscheidenden Schritt zur Beendigung des Krieges und zur Beseitigung der an diesem schuldigen heutigen britischen Machthaber zu tun.

Das Oberkommando der Wehrmacht wird bei seinen Operationen die günstige strategische Lage, die die Beherrschung der kontinentalen Küsten von der Biskaya bis zum Nordkap sowie die Überlegenheit im See- und Luftraum den deutschen Streitkräften bieten, in vollem Umfange ausnutzen.

Deutschland handelt dabei im Interesse ganz Europas, denn: seitdem man in London eingesehen hat, daß Deutschland nicht auszuhungern ist, versucht man es nunmehr, den Hungerkrieg auch auf andere europäische Staaten wie Norwegen, Dänemark, Holland, Belgien und Frankreich, gegen Schweden, Spanien und Portugal auszudehnen. Selbst völlig unbeteiligten Ländern wie Japan, der Sowjetunion usw. versucht man, ihre Zufuhren aus Übersee abzuschneiden mit der Begründung, daß Deutschland von diesen profitieren könne. Die schnelle Niederzwingung Englands und damit die Beseitigung der allein dem Frieden entgegenstehenden jetzigen englischen Machthaber ist das erste Gebot für ganz Europa und auch für die übrigen neutralen Staaten.

Während einige Länder wie die Vereinigten Staaten von Amerika und Argentinien bereits seit langem die Meere um England als Kampfgebiet erklärt und Schiffen, Flugzeugen und Bürgern ihrer Staaten verboten haben, sich in diese Gefahrenzone zu begeben, ist eine solche Maßnahme bei anderen neutralen Staaten bisher nicht erfolgt.

Deutschland, das diese Länder wiederholt gewarnt hat, ihre Schiffe in das Seegebiet um England zu schicken, hat die Regierungen dieser Staaten nunmehr noch einmal in einer Note aufgefordert, ihren Schiffen das Befahren der deutsch-englischen Kriegszone zu verbieten. Es liegt im Interesse der Staaten selbst, daß diesem Ersuchen baldigst entsprochen wird. Die Reichsregierung muß ihrerseits jedenfalls folgendes feststellen:

Der Seekrieg ist in dem Gebiet um England in vollem Umfang entbrannt. Das gesamte Gebiet ist mit Minen verseucht. Die Flugzeuge greifen jedes Schiff an. Jedes neutrale Schiff, das dieses Gebiet in Zukunft befährt, setzt sich daher der Gefahr der Vernichtung aus. Die Reichsregierung lehnt in Zukunft ohne jede Ausnahme die Verantwortung für irgendwelche Schäden, die Schiffen jedweder Art oder Personen in diesen Gebieten zustoßen sollten, ab.

Durch ein völliges Fernhalten ihrer Schiffahrt von den britischen Inseln werden die neutralen Staaten auch ihrerseits am besten zur Vermeidung von Komplikationen und zur schnellen Beendigung dieses Krieges beitragen. Auch wird es auf diese Weise Mr. Churchill und sonstigen Interessenten in Zukunft schwerer gemacht werden, einen neuen „Athenia"-Fall zu konstruieren, das heißt: ein Schiff eines dritten Staates durch eigene U-Boote versenken zu lassen und dann Deutschland die Versenkung zuzuschieben in der Hoffnung, die öffentliche Meinung dieses Staates damit gegen Deutschland aufzuhetzen und in den Krieg zu treiben.

Deutschland ist überzeugt, daß es durch die endgültige Beseitigung des heutigen britischen Piratentums nicht nur Europa, sondern allen neutralen Staaten der Welt einen Dienst von historischer Bedeutung leistet.

287.

Verlautbarung des britischen Informationsministeriums vom 17. August 1940 zur deutschen Blockadeerklärung[1]).

(Übersetzung.)

Die Beschuldigungen gegen England, daß es die internationalen Regeln des Seekriegs verletzt habe, sind von Deutschlands Seite besonders ungerechtfertigt, nachdem dieses Land selbst alle völkerrechtlichen Regeln bei seinen vergeblichen Anstrengungen, eine Blockade der britischen Inseln durchzuführen, verletzt hat. Bei diesen Anstrengungen richtet Deutschland seit einiger Zeit seine ganze Angriffskraft gegen die neutrale Handelsschiffahrt, von der seit Kriegsbeginn 736 162 Tonnen versenkt worden sind. Das hat die neutralen Schiffe aber nicht davon abgehalten, sich unter den von den britischen Geleitzügen gebotenen Schutz zu begeben. Es scheint daher

[1]) Reuter-Meldung nach „Svenska Dagbladet" vom 18. August 1940.

H1572-0272

H1572-0273

unwahrscheinlich, daß Deutschlands Warnung jetzt Erfolg haben wird. Man muß darum nach einer anderen Ursache für diese offizielle Wiederholung der von der deutschen Propaganda seit Monaten in die Welt geschleuderten Drohungen suchen. Man kann nur annehmen, daß Deutschland, wenn es wieder von der Blockade spricht, hofft, dadurch Großbritanniens Aufmerksamkeit von den deutschen Invasionsplänen oder von Unternehmungen, die vielleicht in anderer Richtung geplant sind, ablenken zu können. Großbritannien ist auf jede Möglichkeit gerüstet.

288.

Note des brasilianischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 19. August 1940 an den deutschen Botschafter in Rio de Janeiro in Erwiderung auf dessen Note vom 17. August 1940[1]) betreffend die Bekanntmachung des Gefahrengebiets um die britischen Inseln[2]).

(Übersetzung.)

Ich habe die Ehre, den Empfang der Note vom 17. d. M. — Nr. D. pol. 2 Nr. 6a — zu bestätigen, in der E. E. mir eine Mitteilung der deutschen Regierung bezüglich der Gefahrenzone für die Schiffahrt zur Kenntnis gebracht haben.

Indem ich obige Note zur Kenntnis nehme, wiederhole ich E. E. die von der brasilianischen Regierung bereits gemachten Reserven, die bereits in meinen Noten — NP/77 und NP/82 vom 8. bzw. 18. Juni d. J. enthalten sind.

Ich benutze die Gelegenheit, um E. E. den Ausdruck meiner ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

289.

Note des japanischen Außenministers vom 20. August 1940 an den deutschen Botschafter in Tokio in Erwiderung auf dessen Note vom 17. August 1940[3]) betreffend die Bekanntmachung des Gefahrengebiets um die britischen Inseln[4]).

(Übersetzung.)

Eurer Exzellenz beehre ich mich, den Empfang Ihrer Note vom 17. August 1940, von deren Inhalt ich Kenntnis genommen habe, mit verbindlichstem Dank auch schriftlich zu bestätigen. Die Kaiserlich Japanische Regierung hat im Sinne dieser Note den für die japanische Schiffahrt zuständigen Stellen die erforderlichen Weisungen erteilt.

Gleichzeitig hat die japanische Regierung der deutschen Reichsregierung die Bitte übermittelt, dem zur Zeit in Liverpool befindlichen japanischen Dampfer „Suwa Maru" den ungefährdeten Abtransport der in England lebenden japanischen Staatsangehörigen zu ermöglichen.

Ich benütze den mir durch Ihre Note gebotenen Anlaß, um Eurer Exzellenz die in der Note meines Amtsvorgängers vom 26. Dezember 1939[5]) gemachte Mitteilung zu wiederholen, daß die Kaiserlich Japanische Regierung sich den Anspruch auf vollen Ersatz aller Schäden vorbehält, den japanische Staatsangehörige oder Schiffe durch völkerrechtswidrige Maßnahmen der kriegführenden Mächte erleiden sollten.

290.

Note des argentinischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 24. August 1940 an den deutschen Botschafter in Buenos Aires in Erwiderung auf dessen Note vom 17. August 1940[6]) betreffend die Bekanntmachung des Gefahrengebiets um die britischen Inseln[7]).

(Übersetzung.)

Ich habe die Ehre, E. E. den Empfang der Note vom 17. d. M. zu bestätigen, wie auch des ihr beigefügten Memorandums bezüglich der neuen von der Reichsregierung ergriffenen Kriegsmaßnahmen.

Wie aus dem erwähnten beigefügten Schriftstück zu entnehmen, hat sich die deutsche Regierung in Anbetracht der von der britischen Regierung angewandten Kriegsmethoden entschlossen, ihrerseits die totale Blockade über die britischen Inseln zu verhängen, weshalb künftig alle neutralen in der betreffenden Zone fahrenden Schiffe sich der Gefahr der Zerstörung durch Flugzeuge und Minen aussetzen, während die Reichsregierung ihre Verantwortlichkeit für die Schäden an Personen und Schiffen, die sich in diese Zone begeben, ablehnte.

---

[1]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 6. August 1940 oben Nr. 285.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 6. August 1940 oben Nr. 285.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.
[5]) Siehe oben Nr. 25.
[6]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 6. August 1940 oben Nr. 285.
[7]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0274

Die argentinische Regierung hat die Rechtmäßigkeit der von der einen und der anderen kriegführenden Seite in Verletzung des Völkerrechts ergriffenen Kriegsmaßnahmen nicht anerkannt und bedauert, daß die Reichsregierung sich entschlossen hat, zu Methoden zu greifen, die von Deutschland unterzeichneten und angenommenen Verträgen widersprechen.

Nach der Pariser Deklaration muß „eine Blockade, um bindend zu sein, wirksam sein, d. h. sie muß von hinreichenden Streitkräften aufrechterhalten werden, um die Zufahrt zu den feindlichen Küstengewässern tatsächlich zu verhindern", eine Bedingung, welche offenbar die von der Regierung E. E. angeordnete Blockade nicht erfüllt.

Was den Gebrauch der Seeminen betrifft, so bitte ich E. E., mich auf die jener Botschaft unter dem 5. Januar[1]) und 29. März d. J. übersandten Memoranden beziehen zu dürfen.

Wenn die Reichsregierung auch erklärt, daß sie jene Maßnahme als Repressalie gegen das illegale Verhalten der feindlichen Regierung ergreifen mußte, so hält es die argentinische Regierung doch weder für rechtmäßig noch für gerecht, noch für logisch, daß die Repressalien die Regeln des internationalen Rechts brechen und sich ebenso gegen die feindlichen Kriegführenden wie gegen die friedlichen Neutralen richten. Ein fundamentaler Grundsatz des Völkerrechts, dessen Richtigkeit niemals bestritten wurde, wenn diese Regel auch bisher noch in keinem internationalen Vertrag festgelegt worden ist, enthält der Entwurf von Harvard vom Jahre 1939, wonach „ein Kriegführender auch bei der Durchführung von Repressalien oder Gegenmaßnahmen gegen unrechtmäßige Akte des Gegners nicht von seiner Verpflichtung zur Achtung der Rechte eines neutralen Staates befreit wird" (Art. 23).

Wenn die argentinische Regierung auch bereits Fahrten argentinischer Schiffe nach europäischen Meeren verboten hat, so daß die von E. E. angekündigten Maßnahmen Schiffe unserer Flagge nicht berühren dürften, so ist es dennoch möglich, daß ihnen zufolge Menschenleben oder Interessen argentinischer Bürger Schaden litten. Die argentinische Regierung wird daher in Verteidigung ihrer Neutralitätsrechte in diesem Falle die entsprechenden Reklamationen erheben.

291.

Note des chilenischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 31. August 1940 an den deutschen Botschafter in Santiago in Erwiderung auf dessen Note vom 17. August 1940[2]) betreffend die Bekanntmachung des Gefahrengebiets um die britischen Inseln[3]).

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, Ihnen den Empfang der Note Nr. 1071/40 vom 17. d. M. zu bestätigen, durch welche Eure Exz. eine Mitteilung Ihrer Regierung zur Kenntnis gebracht hat, die besagt, daß diese nicht die Verantwortung übernehmen wird für die Schäden, welche die Schiffe und Personen innerhalb einer in bezug auf England umrissenen Zone erleiden.

Das Ministerium versteht die Mitteilung dahin, daß eine derartige Ablehnung der Verantwortung sich auf Schäden bezieht, die für die Regierung Euerer Exz. unter den gegebenen Umständen und nach den geltenden Prinzipien des Völkerrechts nicht Quelle der Verantwortung seien.

2. Einzelfälle

a) „American Legion"

292.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 25. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend das Ersuchen um freies Geleit für die Fahrt des amerikanischen Truppentransporters „American Legion" von New York nach Petsamo[4]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the German Reich and at the instance of the Department of State in Washington has the honor to request that the following information be transmitted to the competent authorities of the Reich:

1. The United States Army troop ship "American Legion" is being sent to Petsamo, Finland, for the purpose of repatriating American citizens. The vessel will leave New York at 2. p. m., standard time, Thursday, July 25, and is expected to arrive at Petsamo about August 6, 1940.

[1]) Siehe unten Nr. 326.
[2]) Zum Inhalt dieser Note siehe Drahterlaß vom 6. August 1940 oben Nr. 285.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0275

2. The vessel will proceed to Petsamo on the following course:

(1) Ambrose lighthouse to Nantucket lighthouse:
Latitude 40—10 North.
Longitude 70—00 West.

(2) Nantucket to Cape Race:
Latitude 46—30 North.
Longitude 53—00 West.

(3) Cape Race to Iceland:
Latitude 65—05 North.
Longitude 13—05 West.

(4) Iceland to North Cape:
Latitude 71—50 North.
Longitude 24—00 East.

3. The identification of the "American Legion" which is unarmed and moving without convoy, is as follows: The ship is white; 535 feet long; 72 feet beam. Height from water to flying bridge 69 feet. Flush deck forward and aft; each has two sets of high king posts abreast. Smokestack of black; top bound with red, white and blue stripes. Has one island deck house on poop deck. Large deck house amidship. American flag on both sides of the ship centrally located and lit up at night. American flag on stern end of ship, also lit up at night. Standard speed of ship 16 knots.

4. The Government of the United States expects this vessel to proceed on its journey and to return without interruption or molestation by the air, naval or military forces of any belligerent.

293.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 31. Juli 1940 an die amerikanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 25. Juli 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika auf die Note vom 25. Juli 1940 — Nr. 1335 — betreffend die Entsendung des amerikanischen Truppentransporters „American Legion" nach Petsamo mitzuteilen, daß die zuständigen deutschen Stellen von der Fahrt des amerikanischen Schiffes unterrichtet worden sind.

294.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 9. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend das Ersuchen um freies Geleit für die Fahrt des amerikanischen Truppentransporters „American Legion" von Petsamo nach New York[2]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry for Foreign Affairs of the German Reich and, with reference to the Embassy's note No. 1370 of August 5, 1940, and in confirmation of its informal communication of this morning, has the honor to inform the Ministry that it is in receipt of telegraphic instructions from the Department of State in Washington stating that the United States army transport "American Legion" which was sent to Petsamo, Finland, for the purpose of repatriating Americans is scheduled to sail from Petsamo on August 16 returning to New York.

The vessel will proceed from Petsamo to New York on the following course: (A) 70 degrees North, 1 degree 30 minutes West. (B) 61 degrees North, 1 degree 30 minutes West. (C) 59 degrees North, 5 degrees no minutes West. And thence between N. Rona and Cape Wrath to (D) 46 degrees 30 minutes North, 53 degrees no minutes West. (E) 40 degrees 10 minutes North, 70 degrees no minutes West.

The identification of the "American Legion" which is unarmed and moving without convoy, is as follows: the ship is white, 535 feet long, 72 feet beam, and lit up at night. Its height from water to flying bridge is 69 feet, it has flush deck forward and aft, each has 2 sets of high king posts abreast. Its smoke-stack is black, the top bound with red, white and blue stripes. The ship has one island deckhouse on its poop deck. It has a large deckhouse amidships. An American flag is painted on both sides of the ship, centrally located and lit up at night. An American flag on the stern end of the ship is also lit up at night. The standard speed of the ship is 16 knots.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0276

The Government of the United States expects this vessel to proceed on its return journey without interruption or molestation by the air, naval or military forces of any belligerent.

The Embassy is instructed to request assurance of safe conduct for the vessel and is further directed to inform the Ministry that, while every effort will be made to have the vessel depart on August 16 and she will not sail before that date, weather or other uncontrollable conditions may delay the departure on that date and the Department of State desires to know for what period the safe conduct will hold good for the vessel's subsequent departure.

295.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 13. August 1940 an die amerikanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 9. August 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika auf die Note Nr. 1377 vom 9. August, betreffend die Rückreise des amerikanischen Truppentransporters „American Legion" von Petsamo, folgendes mitzuteilen:

Die Reichsregierung sieht keinen Anlaß, dem amerikanischen Truppentransporter „American Legion" eine Zusage wegen Freigeleit zu machen, da es sich nicht um ein Handelsschiff, sondern um ein Schiff der Kriegsmarine der Vereinigten Staaten handelt. Auf die Ausführungen der Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 9. Juli 1940[2]) — RS 2556 — darf dabei verwiesen werden.

Die Reichsregierung ist jedoch bereit, wie es bereits mit Verbalnote vom 31. Juli 1940 — RS 2687 — für die Fahrt des Schiffes nach Petsamo geschehen ist, die zuständigen deutschen Stellen von der Abfahrt des Schiffes von Petsamo am 16. August informatorisch zu verständigen. Sollte das Schiff aber später abfahren, müßte dem Auswärtigen Amt noch einmal, und zwar drei Tage vor der endgültigen Abfahrt, eine Mitteilung gemacht werden, da sonst eine entsprechende informatorische Benachrichtigung der zuständigen deutschen Stellen nicht möglich ist.

296.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 13. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend das amerikanische Ersuchen um freies Geleit für die „American Legion"[3]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry for Foreign Affairs of the German Reich and, with reference to its note No. 1377 of August 9, 1940, has the honor to inform the Ministry that it is in receipt of telegraphic instructions that the Department of State has now received assurances of safe conduct for the return voyage of the "American Legion" from London, Rome and Vichy and awaits the similar assurance requested from the Ministry for Foreign Affairs of the German Reich. The Department's communication states that it is highly necessary that this assurance be furnished immediately in view of the approaching departure of the ship, which is scheduled for August 16.

297.

Antwortnote der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 14. August 1940 an das Auswärtige Amt auf dessen Note vom 13. August 1940[4]).

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry for Foreign Affairs of the German Reich and has the honor to acknowledge the Ministry's note Nr. RS 2816 of August 13. The contents of the note were communicated by telegramm to the Department of State together with the oral statement made later in the day by Legationssekretär Korf, in response to the Embassy's inquiry, that, although the Ministry's note under reference stated that it was prepared to notify the appropriate German agencies for their information of the departure of the "American Legion" from Petsamo on August 16, notification had in fact been made to these agencies.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) In dieser Note heißt es: „Die Weisungen an die deutschen Streitkräfte wegen eines etwaigen Vorgehens gegen neutrale Schiffe beschränken sich entsprechend den internationalen Regeln und der deutschen Prisenordnung auf Handelsschiffe. Es ist daher ausgeschlossen, daß deutsche Streitkräfte neutrale Kriegsschiffe anhalten oder sonstige Maßnahmen gegen sie ergreifen. Bei dieser Sachlage besteht nach Auffassung der Reichsregierung kein Anlaß, besondere Zusicherungen mit Beziehung auf ein neutrales Kriegsschiff zu machen. Die Reichsregierung ist jedoch bereit, um der Möglichkeit einer Verwechslung mit feindlichen Kriegsschiffen vorzubeugen, die deutschen Streitkräfte informatorisch davon zu unterrichten, daß ein amerikanisches Kriegsschiff zu einer bestimmten Zeit auf einer bestimmten Route fahren wird. Dazu wäre es notwendig, daß die Reichsregierung rechtzeitig vorher über die Route, den Namen und den Typ des amerikanischen Kriegsschiffes unterrichtet wird."
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0277

298.

Note des deutschen Auswärtigen Amts vom 14. August 1940 an die amerikanische Botschaft in Berlin betreffend die Fahrt der „American Legion"[1].

In der Verbalnote — RS 2816/40 — vom 13. August 1940 hat das Auswärtige Amt mitgeteilt, daß die zuständigen deutschen Stellen wegen der Rückfahrt des amerikanischen Truppentransporters „American Legion" informatorisch verständigt werden.

Auf diese informatorische Verständigung hin ist das Auswärtige Amt, wie Herrn Heath bereits mündlich mitgeteilt worden ist, von den zuständigen deutschen Stellen inzwischen darauf hingewiesen worden, daß der für die Rückfahrt mitgeteilte Kurs das militärische Operationsgebiet um England so stark berührt, daß mit einer solchen Fahrt sehr große Gefahren verbunden sind. Die betreffenden deutschen Stellen haben daher vorgeschlagen, der „American Legion" den dringenden Rat zu geben, daß sie entweder auf der gleichen Route zurückfährt, auf der sie gekommen ist, oder daß sie wenigstens die von der Regierung der Vereinigten Staaten auf Grund des Neutralitätsgesetzes bezeichnete Zone auf kürzestem Wege verläßt, das heißt, zwischen Island und den Faröer-Inseln fährt.

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika hiervon Kenntnis zu geben.

299.

Note der amerikanischen Botschaft in Berlin vom 16. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den Reiseweg der „American Legion"[2].

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry for Foreign Affairs of the German Reich and, with reference to the Ministry's Note Verbale No. RS 2816/40 Ang. II, has the honor, under instructions from the Department of State in Washington, to communicate to the Ministry the following information with respect to the return voyage of the "American Legion":

The United States Army transport "American Legion" which was sent to Petsamo, Finland, for the purpose of repatriating Americans will sail from Petsamo on August 16 as scheduled on the course as indicated in the Embassy's notes No. 1377 of August 9 and No. 1382 of August 10, which is hereby repeated as follows: (A) 70 degrees North, 1 degree 30 minutes West (B) 61 degrees North 1 degree 30 minutes West (C) 59 degrees North 5 degrees no minutes West and thence between N. Rona and Cape Wrath to (D) 46 degrees 30 minutes North 53 degrees no minutes West (E) 40 degrees 10 minutes North 70 degrees no minutes West.

The Captain of the vessel has been instructed to make the passage from north of the Shetland Islands by daylight and be well out westward into the Atlantic Ocean before dusk.

In addition to the other markings of the ship given in the Embassy's notes No. 1377 of August 9 and No. 1382 of August 10, the ship will fly the American flag from each masthead as well as from the stern and she will proceed fully lighted at night.

The Government of the United States repeats that it expects this vessel to proceed on its return journey without interruption or molestation by the Air, Naval or Military forces of any belligerent.

The Embassy is directed by the Department of State to advise the Ministry that the subject of the course to be followed by this vessel and the several communications on the subject received from the Ministry have had the serious and protracted consideration of the Government of the United States. However no practical course exists for the vessel to follow. Consequently the Government of the United States reverts to the original communication of the Ministry on the subject and takes note of the fact that the Ministry has brought the voyage of this vessel to the attention of the appropriate agencies of the German Government. Any additional distinctive markings of the ship which the German authorities may desire to suggest for her identification will be adopted if practicable.

300.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 16. August 1940 an die amerikanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 16. August 1940[3].

Das Auswärtige Amt beehrt sich, den Empfang der Note vom 16. August 1940 Nr. 1398 über die Reise des amerikanischen Truppentransporters „American Legion" von Petsamo zu bestätigen.

Sie entnimmt daraus, daß die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika darauf besteht, daß die „American Legion" auf ihrer früher mitgeteilten Route zurückfährt, obwohl sie rechtzeitig und eindringlich auf die sehr großen Gefahren hingewiesen worden ist, die mit einer Fahrt durch das militärische Operationsgebiet um England unvermeidlich verbunden sind und obwohl die Reichsregierung den dringenden Rat gegeben hat, daß das Schiff auf einer anderen ungefährlichen Route zurückfährt.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0278

Die Reichsregierung stellt fest, daß das Schiff sich gewarnt und in voller Kenntnis der Gefahr in das militärische Operationsgebiet um England begibt. Sie lehnt jede Verantwortung dafür ab, wenn dem Schiff aus einem solchen gewagten Unternehmen Nachteile entstehen. Die Verantwortung dafür liegt allein bei der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika.

Die Reichsregierung sieht sich zu dieser Klarstellung um so mehr veranlaßt, als ihr eine endgültige Mitteilung über die Abfahrt des Schiffes von Petsamo am 16. 8. erst an diesem gleichen Tage mittags zugegangen ist, obwohl der Botschaft der Vereinigten Staaten in Berlin als spätester Zeitpunkt für eine solche Benachrichtigung über die beabsichtigte Route der 15. August genannt war.

301.

Antwortnote des amerikanischen Geschäftsträgers in Berlin vom 18. August 1940 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen auf die Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 16. August 1940[1]).

I have the honor to advise Your Excellency that by a telegram dated August 16, I informed my Government of your Note Verbale of that date with further reference to the voyage from Petsamo of the United States Army transport "American Legion". My Government instructs me to take the following communication in reply thereto:

"The Government of the United States desires first to point out that the course on which it was proposed that the "American Legion" should sail from Petsamo to New York was inducated to the German Government through the American Embassy at Berlin on August 9th. together with a statement of the distinguishing characteristics of the ship for her ready identification and a statement that she was scheduled to sail from Petsamo on August 16, in sufficient time for the German Government to notify the appropriate German authorities so as to assure the vessel against attack by the German fighting forces. The United States Government was instructed on August 13th. that the German Foreign Office had stated that the appropriate German authorities had been informed of the date of departure, course and description of the "American Legion", the understanding being that the vessel would depart on August 16, and if she should depart at a later date then the Foreign Office would again have to be notified three days before the actual departure since otherwise it would not be possible to give informatory instructions to the appropriate German authorities. The German Foreign Office called attention to its previous communication to the American Embassy on the subject of the "American Legion" in which the Foreign Office has stated that instructions to the German combatant forces with respect to possible action against neutral ships were in accordance with international rules and the German prize law codes limited to merchant vessels. The Foreign Office had further stated that it was therefore out of the question that German forces should stop neutral vessels of war or take any other measure against them and that in view of those facts there was no occasion in the opinion of the German Government to give any special assurances with regard to a neutral war vessel.

The German Government was, however, prepared to notify the German forces for their information in order to avoid confusion with enemy warships that an American vessel (namely the "American Legion") would travel on a specified course at a specified time.

Subsequently, and not until the late afternoon of August 14, as reported to the American Government that same day, the Foreign Office stated that the German air force had pointed out that the proposed course of the "American Legion", passing between N. Rona and Cap Wrath would bring the vessel into the field of dangerous air operations, and that the German authorities therefore recommended a more northern route. Upon inquiry of the Foreign Office as to how much advance notice of the change of course of the vessel would be required by the Foreign Office in order that it might effect complete notification of all German combat units the vessel might encounter, the answer was made that if such notice were received by noon, Berlin time, August 15, there would be time to effect proper notification and the vessel could leave Petsamo August 16th. as scheduled.

Under instructions of the United States Government, on August 14 the attention of the Foreign Office was invited to the assurances which it had given that the appropriate German authorities had been duly informed of the date of departure, course and description of the "American Legion", and it was asked to stand by its original acceptance of the course of the "American Legion". In reply, Doctor Ritter of the Foreign Office stated that if the American Government insisted on the ship following the proposed course, then the German Government had nothing to do but accept the declaration, pointing out again the great danger involved. Doctor Ritter also stated that the Foreign Office had merely agreed to notify the appropriate German authorities for their information of the course and description of the vessel, and that it had never guaranteed the safe conduct of the vessel, for assurances of safe conduct could only be given in the cases of merchant vessels and not in the cases of naval vessels in which category the "American Legion" falls. The United States Government considers in that connection that Dr. Ritter's statement was hardly in line with the plan of communication

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0279

of the Foreign Office, referred to above, when the Foreign Office stated that there was no occasion in the opinion of the German Government to give any special assurances with regard to a neutral war vessel since it was out of the question that German forces should stop neutral vessels of war or take any other measures against them and that the German forces would be notified in order to avoid confusion of the "American Legion" with enemy war ships.

Following the United States Government's learning of Dr. Ritter's conversation and of the American Chargé d'Affaires of the Foreign Office's note in confirmation of the conversation, the subject of the course to be followed by the "American Legion" had the serious and protracted consideration of the United States Government.

However, it was determined that no other practical course existed for the vessel to follow than that proposed, the vessel to sail on August 16th as scheduled and already notified to all the belligerent governments. As instructed by his Government, the American Chargé d'Affaires informed the German Foreign Office on August 15 accordingly, and stated that the Government of the United States consequently reverted to its original communication to the German Government on the subject and took note of the fact that the German Government had brought the voyage of the vessel to the attention of its appropriate agencies.

The United States Government is of the opinion therefore, that the German Government received sufficient notice of the sailing of the "American Legion" from Petsamo on the date scheduled and the course to be followed, to take every precaution against attack on the vessel by the German combat forces. The German Government acknowledged the receipt of this notification prior to the vessel's departure and stated that the appropriate German authorities had been informed of the date of departure, course, and description of the vessel. The German Government did not give assurance of safe conduct for the vessel but explained that there was no occasion to give any such assurance with regard to the vessel as it was out of the question that German forces should stop the vessel or take any other measures against her. All the other belligerent governments have given assurance of safe conduct for the vessel for her sailing on the date scheduled and on the course indicated.

The German Government now points out that it did not receive final notification of the ship's departure from Petsamo on August 16th until noon of that day and that the American Embassy at Berlin has been informed that August 15th was the latest date for such notification of the intended route. However, the stipulation of the German Foreign Office that it be notified by noon Berlin time August 15th with respect to the vessel's course was in reply to the Embassy's inquiry as to how much advance notice of the change of course of the vessel would be required by the Foreign Office. Since no change was made in the course of the vessel, further advance notice became entirely unnecessary.

Stated briefly, the German Government has on several occasions during the conversations about the voyage of the "American Legion" stated that the vessel in question as a public vessel of the United States, actually being a transport of the United States Army, needed no safe conduct from the German Government because safe conducts were reserved only for merchant vessels. The German Government having repeatedly made that statement and having stated also that they would notify their armed forces of the route on which it was informed the vessel would proceed and of the date of her departure from Petsamo and of the description of the vessel, and having assured the Government of the United States that it had actually notified its armed forces of the route, date of sailing and description of the "American Legion", and in continuing reliance upon the original statements of the German Government, the American Chargé d'Affaires is instructed to inform the German Government that in view of the above related the Government of the United States expects that the vessel will not suffer molestation by any action undertaken by the German armed forces."

302.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 20. August 1940 an die amerikanische Botschaft in Berlin auf deren Antwortnote vom 18. August 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, den Empfang der Note der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika vom 18. August 1940 — Nr. 1403 — zu bestätigen.

Die Darstellung der Vorgänge in dieser Note bedarf in zwei Punkten einer Klarstellung:

1. Der Grund, warum die Reichsregierung keinen Anlaß gesehen hat, hinsichtlich der „American Legion" eine besondere Zusage zu machen, war folgender: Nach Völkerrecht haben die deutschen Streitkräfte das Recht, neutrale Handelsschiffe anzuhalten und unter bestimmten Voraussetzungen zu behelligen. Ein solches Recht besteht nicht gegenüber Schiffen, die der Wehrmacht neutraler Staaten angehören. Es ist daher nicht nur überflüssig, sondern auch widersinnig, für Schiffe, die der Wehrmacht eines neutralen Staates angehören, die Nichtanhaltung und Nichtbehelligung zuzusagen. Eine solche Zusage wäre in diesem Falle widersinnig, weil sie die Möglichkeit unterstellen würde, daß deutsche Streitkräfte entgegen den Regeln des Völkerrechts das Schiff einer neutralen Wehrmacht anhalten oder behelligen könnten.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0280

Die Verbalnote des Auswärtigen Amts und die mündlichen Darlegungen des Botschafters Ritter stimmen in diesem Punkte völlig überein. Diesen mündlichen Darlegungen des Botschafters Ritter eine andere Auslegung zu unterstellen, wäre völlig abwegig.

2. Das Verlangen, daß eine endgültige Mitteilung über den Kurs der „American Legion" bis spätestens 15. August mittags vorliegen müsse, erklärt sich wie folgt: Am 14. August nachmittags wurde Herr Heath von der Botschaft der Vereinigten Staaten mündlich auf die sehr großen Gefahren hingewiesen, die mit der Fahrt auf der zunächst angegebenen Route verbunden sein würden. Dabei wurden zwei andere ungefährliche Routen vorgeschlagen. Herr Heath fragte darauf, bis zu welchem spätesten Zeitpunkt die deutschen Stellen davon unterrichtet sein müßten, welche von den nunmehr in Frage stehenden drei Routen die „American Legion" endgültig wählen werde. Darauf ist der Botschaft der Vereinigten Staaten am gleichen Abend geantwortet worden, daß dies bis zum 15. August mittags geschehen müsse. Das Auswärtige Amt konnte danach nicht annehmen, daß die „American Legion" nach der ausgesprochenen Warnung an dem zunächst mitgeteilten Kurs festhalten werde. Die Frage des Kurses mußte jetzt vielmehr offen angesehen werden, so daß die deutschen Streitkräfte eine neue endgültige Mitteilung erhalten mußten. Dies hätte bis zum 15. August mittags geschehen müssen. Die Mitteilung der Botschaft der Vereinigten Staaten über den endgültigen Kurs ist aber erst am 16. mittags eingegangen und nicht, wie in der Note der Botschaft vom 18. August 1940 behauptet wird, schon am 15. August 1940.

Abschließend muß das Auswärtige Amt feststellen, daß der in der Note vom 18. August 1940 liegende Versuch, der Reichsregierung eine uneinheitliche oder unklare Haltung in der Angelegenheit zu unterstellen, jeder Grundlage entbehrt. Die Reichsregierung hat diesen Fall, ebenso wie in früheren Fällen, in denen die amerikanische Regierung mit Wünschen wegen amerikanischer Schiffe an die Reichsregierung herangetreten ist, mit gewohnter Umsicht behandelt. Dagegen hat die amerikanische Regierung es ihrerseits bei ihren der Reichsregierung gemachten Mitteilungen über die Fahrten dieser Schiffe immer wieder an der notwendigen Schnelligkeit und Genauigkeit fehlen lassen und dadurch diese Schiffe unnötigen Gefahren ausgesetzt.

b) „Calanda" und „Maloja"

303.

Note der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 26. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend das Ersuchen um freies Geleit für die Fahrt der schweizerischen Dampfer „Calanda" und „Maloja" von England nach Spanien[1]).

Unter Bezugnahme auf ihre Note vom 13. d. M. beehrt sich die schweizerische Gesandtschaft, dem Auswärtigen Amt des Deutschen Reiches nähere Einzelheiten über die beabsichtigte Heimschaffung schweizerischer Staatsangehöriger aus England mitzuteilen:

Es handelt sich um rund 700 Personen, die auf den Dampfern „Calanda" und „Maloja" von Milford Haven nach Bilbao oder Santander gebracht werden sollen. Die genannten Schiffe gehören der Schweizerischen Reederei A. G. in Basel. Sie werden mit den Schweizer Farben bemalt und außerdem mit den weithin sichtbaren Buchstaben „Switzerland" versehen.

Die Gesandtschaft wiederholt dem Auswärtigen Amt auftragsgemäß die Bitte, diesen Schiffen freie Durchfahrt zuzusichern.

304.

Note der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 5. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Calanda" und „Maloja"[2]).

Im Nachgang zu ihrer Note vom 26. vorigen Monats, betreffend die beabsichtigte Heimschaffung schweizerischer Staatsangehöriger aus England, beehrt sich die schweizerische Gesandtschaft, dem Auswärtigen Amt zur Kenntnis zu bringen, daß die beiden hierfür bestimmten Schiffe „Calanda" und „Maloja" nun voraussichtlich die Fahrt nach Spanien nicht, wie zunächst angegeben worden war, von Milford Haven, sondern von Falmouth aus antreten werden. Die Zahl der Reiseteilnehmer soll nur ungefähr 300 betragen, so daß nur die „Calanda" besetzt sein würde, die „Maloja" aber ohne Fracht mitfahren soll.

Beide Schiffe werden, wie bereits mitgeteilt, mit den Schweizer Farben und den Buchstaben „Switzerland" bemalt. Sie werden die Schweizer Flagge führen und voraussichtlich auch die Flagge von Panama, was sich daraus erklärt, daß diese beiden der Schweizerischen Reederei A. G. in Basel gehörenden Schiffe bisher unter dieser Flagge eingetragen waren.

Über den Zeitpunkt der Abfahrt wird die Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt sobald als möglich noch eine weitere Mitteilung machen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0281

305.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 9. August 1940 an die schweizerische Gesandtschaft in Berlin auf deren Note vom 5. August 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der schweizerischen Gesandtschaft auf die Aufzeichnung vom 5. August 1940 — Nr. 40/3—2a —, betreffend die Fahrt der beiden schweizerischen Schiffe „Calanda" und „Maloja", mitzuteilen, daß eine Zusicherung für eine ungehinderte Fahrt der Schiffe von London nach Falmouth nicht gegeben werden kann. Ebensowenig kann eine derartige Zusicherung für die nunmehr beabsichtigte Fahrt der Schiffe von Falmouth aus erteilt werden.

Dagegen wird es möglich sein, den Schiffen eine solche Zusicherung zu geben, wenn die Reise von Milford Haven aus angetreten, der nachstehende Kurs eingehalten und der Beginn der Reise mindestens drei Tage vorher mitgeteilt wird. Der Kurs müßte etwa folgenden Weg nehmen. Von Milford Haven müssen nördlich der englischen Minensperre die irischen Hoheitsgewässer angesteuert werden. Dann müssen die Schiffe mit südwestlichem Kurs in den irischen Hoheitsgewässern laufen, um dann mit Südkurs Kap Finistère anzusteuern und innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer Bilbao anzulaufen. Während der Reise müssen die Schiffe in der üblichen Weise gekennzeichnet und nachts beleuchtet sein.

306.

Note der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 12. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Calanda" und „Maloja" von Holyhead nach Bilbao[2]).

Unter Bezugnahme auf die Note des Auswärtigen Amts vom 9. d. M. — RS 2798 — und die seitherigen mündlichen Rücksprachen, betreffend die Evakuierung von Schweizern aus England, beehrt sich die schweizerische Gesandtschaft auftragsgemäß dem Auswärtigen Amt zur Kenntnis zu bringen, daß die schweizerischen Behörden sich entschlossen haben, die in London liegenden Schiffe „Calanda" und „Maloja" nördlich um England herum leer nach Milford Haven fahren zu lassen, obschon deutscherseits eine Zusicherung für diese Fahrt nicht gegeben werden konnte. Es ist nämlich nicht gelungen, andere Schiffe für die Evakuierung der schweizerischen Staatsangehörigen aufzutreiben.

Die Schiffe sind vermutlich heute von London abgefahren und dürften am Sonnabend, dem 17. August, in Milford Haven eintreffen. Sie werden von dort nach Aufnahme der Passagiere auf der vom Auswärtigen Amt angegebenen Route nach Bilbao fahren. Über den genauen Zeitpunkt der Abfahrt der Schiffe von Milford Haven wird die Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt sobald als möglich noch eine nähere Mitteilung zukommen lassen.

Die beiden Schiffe werden wie folgt gekennzeichnet sein: An beiden Masten befindet sich je eine Schweizerflagge. Das Wort „Switzerland" ist in großer Aufschrift an beiden Schiffsseiten angebracht. Vor und hinter der Aufschrift befindet sich je ein Schweizerwappen. Auf Deck befinden sich je zwei Schweizerwappen auf jeder Luke. Die Flagge von Panama wird nur am Heck geführt. Vom Einschiffungshafen bis Bilbao sind die schweizerischen Hoheitszeichen hell beleuchtet.

Die schweizerischen Behörden geben der Hoffnung Ausdruck, daß, wenn auch die deutsche Regierung keine Zusicherung geben kann, doch von Angriffshandlungen deutscher Streitkräfte gegen die beiden Schiffe Umgang genommen wird.

307.

Note der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 15. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Calanda" und „Maloja"[3]).

Im Nachgang zu der Note vom 12. d. M., betreffend Evakuierung von schweizerischen Staatsangehörigen aus England auf den Schiffen „Calanda" und „Maloja", beehrt sich die schweizerische Gesandtschaft, dem Auswärtigen Amt in Bestätigung ihrer telephonischen Mitteilung von heute morgen auftragsgemäß zur Kenntnis zu bringen, daß die Abfahrt der beiden Schiffe auf Sonntag, d. 18. d. M., morgens, von Holyhead an der Nordwestecke von Wales, festgesetzt wurde. Die Schiffe werden von Holyhead nach den irischen Gewässern hinüberfahren und alsdann die vom Auswärtigen Amt in der Note vom 9. August — RS 2798 — angegebene Route befolgen. Sie werden nachts beleuchtet sein.

Die Gesandtschaft erneuert ihre Bitte, es möchten den deutschen Seestreitkräften die nötigen Weisungen für die freie Durchfahrt der Schiffe erteilt werden.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0282

308.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 15. August 1940 an die schweizerische Gesandtschaft in Berlin auf deren Noten vom 12. und 15. August 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der schweizerischen Gesandtschaft den Eingang der Noten vom 12. August 1940 Nr. 40/3—2a — und vom 15. August 1940 — Nr. 40/3—2a — betreffend die Evakuierung von schweizerischen Bürgern aus England auf den Schiffen „Calanda" und „Maloja" zu bestätigen und mitzuteilen, daß den Schiffen „Calanda" und „Maloja" ungehinderte Fahrt von Holyhead nach Bilbao unter der Voraussetzung zugesichert wird, daß sie am 18. August morgens von Holyhead auslaufen, die angegebenen Kennzeichen führen, beleuchtet fahren und folgenden Kurs einhalten:

Von Holyhead müssen direkt die irischen Hoheitsgewässer angesteuert werden. Dann müssen die Schiffe südwestlichen Kurs in den irischen Hoheitsgewässern laufen, um dann von der Südwestecke Irlands mit Südkurs Kap Finistère anzusteuern und innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer Bilbao anzulaufen.

Betreffend den letzten Absatz der Note vom 12. August 1940 — Nr. 40/3—2a — wird, wie bereits mündlich ausgeführt wurde, nochmals bemerkt, daß auf die beiden Schiffe während ihrer Fahrt von London nach Holyhead um Schottland herum im Hinblick auf die in diesem Gebiet ständig stattfindenden Kampfhandlungen keine Rücksicht genommen werden kann.

309.

Aufzeichnung der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 19. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Calanda" und „Maloja" durch das deutsche Gefahrengebiet[2]).

Mit der geschätzten Note vom 15. d. M. — RS 2854 Ang. II — gab das Auswärtige Amt des Deutschen Reiches der schweizerischen Gesandtschaft davon Kenntnis, daß den Schiffen „Calanda" und „Maloja" für die Evakuierung von Schweizer Bürgern aus England eine Zusicherung für die in der Note näher umschriebene Fahrt gewährt werden könne, vorausgesetzt, daß sie am 18. August morgens von Holyhead auslaufen.

In der Folge hat sich leider die Leerfahrt der Schiffe von London nach Holyhead infolge der bekannten Umstände so verzögert, daß die Ausfahrt von Holyhead erst auf den 21. d. M. in Aussicht genommen werden konnte, wofür laut mündlicher Mitteilung des Auswärtigen Amts die ungehinderte Fahrt nicht mehr zugesichert werden konnte.

Bei der Übergabe der deutschen Note vom 17. d. M. betreffend Warnung der neutralen Schiffahrt vor Fahrten nach England[3]) in Bern hat der Chef der Abteilung gegenüber dem Vertreter des Auswärtigen Amts den Wunsch ausgesprochen, es möchte wenigstens für die schweizerischen Evakuierungsschiffe „Calanda" und „Maloja" eine Ausnahme gewährt werden.

Die schweizerische Gesandtschaft beehrt sich, auftragsgemäß das Auswärtige Amt auch ihrerseits um eine wohlwollende Prüfung dieses Wunsches zu ersuchen.

310.

Aufzeichnung der schweizerischen Gesandtschaft in Berlin vom 21. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Calanda" und „Maloja" durch das deutsche Gefahrengebiet[4]).

Unter Bezugnahme auf die früheren Noten betreffend die Evakuierung von schweizerischen Staatsangehörigen aus England auf den Schiffen „Calanda" und „Maloja" beehrt sich die schweizerische Gesandtschaft, auftragsgemäß das Auswärtige Amt um die wohlwollende Prüfung der Frage zu bitten, ob, da sich die bisher ins Auge gefaßten Möglichkeiten als undurchführbar erwiesen, deutscherseits wenigstens eine Zusicherung für ungehinderte Fahrt der genannten Schiffe von einem Hafen an der West- oder Südküste Irlands gegeben werden könnte.

Da die Angelegenheit äußerst dringlich ist, wäre die Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt für einen möglichst baldigen Bescheid sehr zu Dank verpflichtet.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Siehe Drahterlaß vom 6. August 1940 oben Nr. 285.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0283

311.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 13. September 1940 an die schweizerische Gesandtschaft auf deren Aufzeichnungen vom 19. und 21. August 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der schweizerischen Gesandtschaft auf die Aufzeichnungen vom 19. und 21. August 1940 — 40/3—2a — mitzuteilen, daß den Schiffen „Calanda" und „Maloja" für die geplante Fahrt von Irland nach Bilbao eine sichere Fahrt angesichts der Minenverseuchung des Operationsgebietes und der aus militärischen Gründen notwendigen Kampfart der See- und Luftstreitkräfte in diesem Gebiet nicht zugesichert werden kann.

Es darf jedoch darauf hingewiesen werden, daß in den irischen Hoheitsgewässern Kampfhandlungen nicht stattfinden und daß der kürzeste Weg aus dem Operationsgebiet heraus die geringste Gefährdung bedeutet.

Wenn die schweizerische Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt den für die Abfahrt der Dampfer geplanten Tag rechtzeitig mitteilt, wird das Auswärtige Amt diesen Tag den zuständigen deutschen Wehrressorts mitteilen und nach Fühlungnahme mit diesen Ressorts der schweizerischen Gesandtschaft eine Nachricht zukommen lassen, falls der geplante Tag eine besondere Gefährdung des Schiffes in sich schließt, so daß von dem geplanten Auslaufen abgeraten werden muß.

c) „Suwa-maru"

312.

Note der japanischen Botschaft in Berlin vom 20. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt des japanischen Dampfers „Suwa-maru" durch das deutsche Gefahrengebiet[2]).

Die japanische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf die Mitteilung, welche die deutsche Botschaft in Tokio dem japanischen Auswärtigen Amt am 17. August 1940[3]) über die den Fahrten neutraler Schiffe innerhalb der Gefahrenzone des Seeraumes um England drohenden Gefahren gemacht hat, davon in Kenntnis zu setzen, daß der japanische Dampfer „Suwa-maru" zur Zeit in dem Hafen von Liverpool liegt und voraussichtlich demnächst nach dem irischen Hafen Galway fahren wird, um dort die in England lebenden japanischen Staatsangehörigen zurückzuholen. Der Dampfer wird dort bis zum 25. August bleiben und sodann um Afrika herum nach Japan zurückfahren. Die Botschaft wird dem Auswärtigen Amt endgültige Mitteilung darüber machen, welches der Einschiffungshafen der japanischen Staatsangehörigen ist sowie welches das Datum des Einschiffungstages und dasjenige des Abfahrtstages ist.

Die Botschaft gestattet sich demgemäß, an das Auswärtige Amt die Bitte zu richten, bei den zuständigen Stellen gütigst dahin vermitteln zu wollen, daß diesem Dampfer deutscherseits mit Rücksicht auf den Zweck seiner Fahrt Schonung, Schutz und erforderlichenfalls Beistand gewährt werden, und würde eine tunlichst schleunige Rückäußerung hierzu mit ganz besonderem Dank anerkennen.

313.

Note der japanischen Botschaft in Berlin vom 27. August 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Abfahrt der „Suwa-maru"[4]).

Die japanische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf ihre Verbalnote Nr. A 493 vom 26. d. M.[5]) mitzuteilen, daß nach den neuesten Meldungen der japanische Dampfer „Suwa-maru", da sich eine Reparaturbedürftigkeit nicht als sehr umfangreich herausgestellt hat, bereits am 30. August 1940 von Liverpool abzufahren und den üblichen Kurs nach Lissabon einzuschlagen beabsichtigt, und zwar beabsichtigt er, im Hafen von Liverpool gegen 19 Uhr englischer Zeit loszumachen.

Die aus London erwarteten Passagiere, ausschließlich japanische Staatsangehörige, beabsichtigen, an demselben Tage um 10.35 Uhr englischer Zeit von dem Bahnhof Euston (London) nach Liverpool abzufahren, wo die Absicht besteht, gegen 15.00 Uhr englischer Zeit mit der Einschiffung zu beginnen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Siehe Drahterlaß vom 6. August 1940 oben Nr. 285.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.
[5]) In dieser Note war die Verzögerung der Abfahrt der „Suwa-maru" wegen Reparaturbedürftigkeit angezeigt worden.

H1572-0284

314.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 29. August 1940 an die japanische Botschaft in Berlin auf deren Noten vom 26. und 27. August 1940[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Kaiserlich Japanischen Botschaft auf die Verbalnoten vom 26. und 27. August — Nrn. A 493 und 497 — betreffend den japanischen Dampfer „Suwa-maru" folgendes mitzuteilen:

Durch die deutsche Botschaft in Tokio ist der Kaiserlich Japanischen Regierung am 17. August eine dringende Warnung vor dem Befahren des Seegebiets um England durch japanische Schiffe übermittelt worden, da dieses Seegebiet zum Operationsgebiet geworden ist.

Diese Warnung ist dem Botschaftsattaché Kojuma gegenüber bei seinem Besuch im Auswärtigen Amt am 23. August wiederholt worden. Dabei ist ihm bezüglich der beabsichtigten Fahrt des Dampfers „Suwa-maru" von Liverpool nach Galway und weiter zum Ausdruck gebracht worden, daß diese Fahrt wegen der damit verbundenen Gefahr überaus bedenklich erscheine. Zusagen wegen der Sicherheit dieses Dampfers könnten zur Zeit nicht gemacht werden.

Das Auswärtige Amt muß diese Warnung auch bezüglich der in der dortigen Verbalnote vom 27. August d. J. enthaltenen Mitteilungen wiederholen. Unter Bezugnahme auf die Rücksprache des Herrn Botschaftsrats Koda im Auswärtigen Amt am 27. August wird noch einmal darauf aufmerksam gemacht, daß die beabsichtigte Fahrt des Dampfers „Suwa-maru" am 30. August von Liverpool auf dem üblichen Kurs nach Lissabon durch die infolge ständiger Kampfhandlungen gefährdete Zone geht, und daß die Reichsregierung keine Verantwortung für Schäden übernehmen kann, die dem Dampfer und seiner Besatzung, seiner Ladung und seinen Fahrgästen aus dieser Fahrt entstehen. Zusagen für die Sicherheit des Dampfers auf dieser Fahrt können nicht gemacht werden.

315.

Note der japanischen Botschaft in Berlin vom 5. September 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Fahrt der „Suwa-maru"[2]).

Die japanische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf ihre Verbalnote Nr. A 515 vom 2. d. M. mitzuteilen, daß nach den jüngsten, hier vorliegenden Nachrichten die Abfahrt des japanischen Dampfers „Suwa-maru" von Liverpool nach Dublin (nicht nach Belfast, wie in der angeführten Verbalnote der Botschaft angegeben war), da die Prüfung und Revision der Fahrgäste und des Gepäcks längere Zeit in Anspruch nahm, als zunächst vermutet werden konnte, auf den 4. September gegen Mittag festgesetzt worden ist.

Die Botschaft gestattet sich nunmehr, an das Auswärtige Amt die Bitte zu richten, bei den zuständigen Stellen geneigtest erkunden und hierher mitteilen zu wollen, welchen Kurs der Dampfer einzuschlagen und an welchem Tage er abzufahren haben würde, um von Dublin in Sicherheit nach Lissabon zu fahren. Er würde diese Fahrt gern in Gemeinschaft mit dem schweizerischen Dampfer „Calanda" durchführen, welcher zur Zeit im Hafen von Dublin liegt und ebenfalls von dort nach Süden zu fahren beabsichtigt. Eine jede gütige Bemühung des Auswärtigen Amts in dieser Angelegenheit würde die Botschaft mit besonderem Dank anerkennen.

316.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 13. September 1940 an die japanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 5. September 1940[3]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Kaiserlich Japanischen Botschaft auf die Verbalnote vom 5. September 1940 — A 523 — mitzuteilen, daß dem japanischen Dampfer „Suwa-maru" für die von ihm geplante Fahrt von Dublin in Irland nach Lissabon eine sichere Fahrt angesichts der Minenverseuchung des Operationsgebiets und der aus militärischen Gründen notwendigen Kampfart der See- und Luftstreitkräfte in diesem Gebiet nicht zugesichert werden kann.

Unter Bezugnahme auf verschiedene mündliche Unterredungen mit Vertretern der Kaiserlich Japanischen Botschaft darf jedoch erneut darauf hingewiesen werden, daß in den irischen Hoheitsgewässern Kampfhandlungen nicht stattfinden und daß der kürzeste Weg aus dem Operationsgebiet heraus die geringste Gefährdung bedeutet. Wenn die Kaiserlich Japanische Botschaft dem Auswärtigen Amt den für die Abfahrt des Dampfers geplanten Tag rechtzeitig mitteilt, so wird das Auswärtige Amt diesen Tag den zuständigen deutschen Wehrressorts mitteilen und nach Fühlungnahme mit diesen Ressorts der Kaiserlich Japanischen Botschaft eine Nachricht zukommen lassen, falls der geplante Tag eine besondere Gefährdung des Schiffes in sich schließt, daß von dem beabsichtigten Auslaufen aus Galway abgeraten werden muß.

Das Auswärtige Amt wird der hiesigen schweizerischen Gesandtschaft wegen der von dieser gewünschten Abfahrt zweier Dampfer mit schweizerischen Heimkehrern im gleichen Sinne antworten.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0285

317.

Note der japanischen Botschaft in Berlin vom 14. September 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den Reiseweg der „Suwa-maru"[1]).

Die japanische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt unter Bezugnahme auf ihre Verbalnote Nr. A 523 vom 5. d. M. mitzuteilen, daß der japanische Dampfer „Suwa-maru" am Montag, dem 16. September d. J., von Dublin, wo er inzwischen eingetroffen ist, abfahren und sich nach Belfast begeben wird. Dort wird er eine Nacht verbleiben. Am Dienstag, dem 17. September, früh, wird er Belfast verlassen und noch am selben Tage die Nordspitze der Insel Irland passieren. Am Mittwoch, dem 18. September, morgens, wird er an Galway vorbeifahren und mit einer Geschwindigkeit von 12½ Knoten pro Stunde den direkten Weg nach Lissabon fortsetzen; in Lissabon wird er vielleicht am 22. September eintreffen. Die Botschaft wiederholt hiermit die Bitte, diesem Schiff auf seiner Fahrt Schonung und Schutz zuzusichern und die in Betracht kommenden zuständigen Stellen entsprechend verständigen zu wollen.

Die Botschaft darf einer geneigten Rückäußerung des Auswärtigen Amts zu Vorstehendem entgegensehen und würde eine jede freundliche Bemühung um die Sicherung der Fahrt der „Suwa-maru" mit ganz besonderem Dank anerkennen.

318.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 16. September 1940 an die japanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 14. September 1940[2]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Kaiserlich Japanischen Botschaft die bereits am 14. September abends wegen der Dringlichkeit der Angelegenheit fernmündlich übermittelte Rückäußerung auf die Verbalnote der Kaiserlich Japanischen Botschaft vom 14. September 1940 — Nr. A 538 — zu bestätigen. Das Auswärtige Amt sieht sich zu seinem Bedauern nicht in der Lage, dem japanischen Dampfer „Suwa-maru" auf der nach der dortigen Verbalnote geplanten Fahrt nördlich um Irland herum Schonung und Schutz zuzusichern.

Das Auswärtige Amt darf hierfür im einzelnen auf seine Verbalnote vom 13. September 1940 — Aktenzeichen RS 3021 I — Bezug nehmen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0286

II. Italien

319.

Note des italienischen Botschafters in Berlin vom 15. Juni 1940 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen betreffend italienische Gefahrengebiete vor den feindlichen Küsten[1]).

(Übersetzung.)

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, daß die französische Admiralität, mit Benachrichtigung an die Seefahrer vom 12. Juni, folgendes mitgeteilt hat:

„Die französische Admiralität erklärt infolge Minenlegung folgende Zonen für die Schiffahrt gefährlich:

1. Alle die italienischen Küsten und die Küsten der italienischen Besitzungen benetzenden Gewässer bis zu einer Grenze der Meerestiefe von 500 Metern;
2. die Mündungen von Bonifacio und die Durchfahrt zwischen Korsika und dem Kontinent;
3. die von dem Meerespunkt 37° 30′ Nord, 11° 20′ Ost, Pantelleria, Kap San Marco begrenzte Zone."

Die italienische Regierung bemerkt diesbezüglich:

1. Die allgemein anerkannten internationalen Richtlinien legen dem Kriegführenden die Pflicht auf, den Neutralen die Zonen auf hoher See bekanntzugeben, wo sie Minensperrungen anlegen (VIII. Haager Abkommen, Art. 3). Eine Mitteilung dieser Natur muß, um wirksam zu sein, geographisch genau sein, da jede Ungewißheit die Nützlichkeit der Mitteilung an die neutralen Mächte vergeblich macht.

2. Die italienische Regierung hat sich, indem sie mitgeteilt hat, daß das Band von 12 Meilen Breite um ihre Küsten herum für die Schiffahrt gefährlich ist[2]), und indem sie bekanntgegeben hat, daß der Kanal von Sizilien auf einer Strecke mit Minen belegt worden ist[3]), peinlich genau an die geltenden internationalen Richtlinien gehalten; weiterhin hat sie der neutralen Schiffahrt die Prozedur angegeben, die sowohl für die Einfahrt in italienische Häfen als auch zur Durchfahrt von einem Dock des Mittelmeers zum anderen befolgt werden muß. Die französische Admiralität indessen, indem sie alle die italienischen Küsten und die italienischen Besitzungen bis zu einer Meerestiefe von 500 Metern umspülenden Gewässer für gefährlich erklärt, gibt den Neutralen keine praktisch anwendbare Angabe, um zu vermeiden, auf Minen zu laufen wegen der bekannten Unregelmäßigkeit der betimetrischen Linien und weil der Meeresgrund fortgesetzt Änderungen unterworfen ist.

3. In Wirklichkeit macht die französische Admiralität, indem sie alle die italienischen Küsten und die italienischen Besitzungen bis zu einer Meerestiefe von 500 Metern umspülenden Gewässer für gefährlich erklärt, es der ganzen neutralen Schiffahrt — inbegriffen diejenige, die den rechtmäßigen Verkehr ausübt — praktisch unmöglich, italienische Häfen zu erreichen. Die italienische Regierung stellt deshalb fest, daß die von der französischen Admiralität angewandte Maßnahme in ihren Wirkungen, die Blockade der italienischen Seeküsten zu erklären, ohne die Prozedur zu beachten, die das internationale Recht (Erklärung von Paris vom Jahre 1856) für die Durchführung der Blockade seitens der Kriegführenden vorschreibt, dem internationalen Recht selbst entgegensteht.

4. Andererseits, laut bei der italienischen Regierung eingegangener Nachrichten, hindern sowohl die französischen als auch die englischen Seebehörden jeden nach Italien gerichteten Seeverkehr.

5. Indem die italienische Regierung unter diesen Umständen gegen die Willkürlichkeit der sowohl von der französischen als auch von der englischen Regierung getroffenen Maßnahmen schärfsten Protest erhebt, sieht sie sich in der Notwendigkeit, ihrerseits dahingehende Maßnahmen zu ergreifen, um jeden nach den feindlichen Ländern gerichteten Seeverkehr zu verhindern.

6. Demzufolge teilt die italienische Regierung mit, daß in den Grenzen von 30 Meilen von den feindlichen Küsten die nach feindlichen Häfen gerichteten Handelsschiffe auf eigenes Risiko und Gefahr reisen werden.

Diese Verfügung wird derart angewendet werden, daß sie nicht die Durchfahrt von neutralen Schiffen durch die Meerengen behindern, welche Pflichtdurchfahrten für die Schiffahrt darstellen. Die italienische Regierung lehnt jede Verantwortung für die Folgen ab, die den Schiffen, die die vorliegende Mitteilung nicht beachten sollten, entstehen könnten.

7. Diese Mitteilung ist den Seefahrern schon direkt durch Radio gemacht worden.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Vgl. unten Nr. 359.
[3]) Siehe unten Nr. 360.

H1572-0287

320.

Note der italienischen Regierung vom 20. August 1940 an die Regierungen neutraler Staaten betreffend italienische Gefahrengebiete vor den britischen Afrikaküsten[1]).

(Übersetzung.)

Die italienische Regierung hat mit Note vom 15. Juni den Regierungen der seehandeltreibenden Staaten mitgeteilt, daß infolge der von den Feindländern gegen Italien angewandten Blockademaßnahmen Italien gezwungen sei zu erklären, daß die für feindliche Häfen bestimmten Handelsschiffe, wenn sie sich in einer Entfernung bis zu 30 sm von den feindlichen Küsten befinden, auf eigene Gefahr fahren und daß die italienische Regierung jede Verantwortung für die Folgen ablehne, die sich für die Schiffe ergeben könnten, die dieser Warnung nicht Rechnung tragen würden. Die italienische Regierung erneuert diese Warnung und lenkt die Aufmerksamkeit der dortigen Regierung auf die Tatsache, daß der Meeresstreifen längs der Küsten der Kolonien, der Protektorate und der Länder unter britischem Mandat, desgleichen derjenigen Länder mit Ägypten, wo britische Land-, See- und Luftstreitkräfte stationiert sind, auf Grund der unaufhörlichen Aufeinanderfolge von Kriegshandlungen ständiges Operationsgebiet geworden ist. Dies gilt insbesondere für die britischen Küsten im Mittelmeer, im Roten Meer, im Golf von Aden, desgleichen von den Küsten der britischen Kolonien in Afrika und von den Küsten Ägyptens und des Sudan. Jedes Schiff, das in diesen Gebieten fährt, setzt sich demnach der Gefahr aus, von Minen oder anderen Kriegsmitteln zerstört zu werden. In der Absicht, derartige Zerstörungen zu vermeiden, regt die italienische Regierung bei der dortigen Regierung an, soweit es ihr möglich ist und nützlich erscheint, darauf hinzuwirken, daß ihre Staatsangehörigen und ihre Schiffe sorgfältig die Durchfahrt durch die Gefahrenzonen vermeiden. Die italienische Regierung lehnt jede Verantwortung für Schäden ab, die Schiffen und Personen in diesen Zonen zustoßen könnten. Die italienische Regierung beabsichtigt ihrerseits nicht, die Durchfahrt der neutralen Schiffe durch Meerengen zu verhindern, die zwangsläufige Durchfahrten für die Schiffahrt darstellen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0288

III. Großbritannien

321.

Verlautbarung der britischen Admiralität vom 18. August 1940 betreffend britische Gefahrengebiete im Kanal und in der Bucht von Biscaya[1]).

(Nach Reuter erklärt die Admiralität folgende Gebiete als gefährlich für die Schiffahrt):

Die Kanalgewässer östlich einer Linie, die gezogen ist vom Leuchtturm Bishopsrock 49° 52′ nördl. Breite und 6° 27′ westl. Länge bis zur Landstraße von Seine, 48° 3,4′ nördl. Breite und 5° 5′ westl. Länge.

Alle Gewässer in der Bucht von Biscaya, die östlich einer Linie liegen von der Chaussee von Seine 48° 3,4′ nördl. Breite und annähernd 5° 5′ westl. Länge bis zum Leuchtturm Le Socoa, 43° 27,7′ nördl. Breite und 1° 41,2′ westl. Länge.

322.

Verlautbarung der britischen Regierung vom August 1940 betreffend britische Gefahrengebiete vor den italienischen Mittelmeerküsten[2]).

(Übersetzung aus dem Griechischen.)

Da die italienische Regierung mitgeteilt hat, daß alle Handelsschiffe, die nach alliierten Häfen unterwegs sind und innerhalb eines Bereiches bis zu dreißig Meilen Abstand von den alliierten Küsten fahren, die Reise auf ihre eigene Gefahr machen, hält die britische Regierung sich für berechtigt, eine ähnliche Maßnahme für Schiffe, die in der Nähe der italienischen Küsten fahren, zu ergreifen und gibt bekannt, daß alle Schiffe innerhalb eines Bereiches bis zu dreißig Meilen von den Küsten jedes beliebigen italienischen Gebietes im Mittelmeer die Fahrt auf eigene Gefahr machen.

Schiffe, die mit Ladungen, welche von der britischen Regierung genehmigt sind, von oder nach Griechenland fahren, können auf der Reise nach Griechenland die Meerenge von Messina benutzen, sofern sie Gibraltar anlaufen und den Kurs bekanntgeben, den sie nach ihrer Ausfahrt aus Gibraltar nehmen werden. Es ist jedoch wesentlich, daß sie es streng vermeiden müssen, innerhalb eines Bereiches bis zu dreißig Meilen von irgendeiner italienischen Küste zu fahren außer allein beim direkten Ein- und Auslaufen aus der Meerenge von Messina.

Ebenso können Schiffe, die eine von der britischen Regierung genehmigte Ladung befördern und auf der Fahrt nach dem westlichen Mittelmeer sind, die Meerenge von Messina benutzen, sofern sie das Datum ihrer Abfahrt und ihren Kurs mindestens sechs Tage vor ihrer Abfahrt dem britischen Konsulat des Ausgangshafens oder dem nächsten in der Nähe befindlichen Konsulat mitgeteilt haben. Auch diese Schiffe müssen ebenso wie die auf der Fahrt nach Griechenland befindlichen streng vermeiden, innerhalb eines Bereiches bis zu dreißig Meilen von irgendeiner italienischen Küste zu fahren, es sei denn allein beim direkten Ein- und Auslaufen aus der Meerenge von Messina.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung (Bekanntmachung des britischen Konsulats im Piräus).

H1572-0289

H1572-0290

Minen

H1572-0291

H1572-0292

I. Minenkriegführung

1. Allgemeines

323.

DNB.-Verlautbarung vom 22. November 1939 über die deutsche Minenkriegführung[1]).

Zu den britischen Behauptungen über eine angeblich völkerrechtswidrige deutsche Seekriegführung erfahren wir von zuständiger Stelle:

Der englische Rundfunk und die englische Presse wissen mit den Schiffsverlusten an der englischen Küste nichts anderes anzufangen, als heftige Vorwürfe gegen die Methoden der deutschen Kriegführung zu erheben. Die Engländer, die seit Beginn dieses Krieges eine Völkerrechtsregel nach der anderen schon über Bord geworfen haben, versuchen, das Völkerrecht gleichzeitig propagandistisch für sich umzubiegen. Sie wollen in der Welt den Eindruck erwecken, als ob der deutsche Krieg gegen England ungesetzlich ist. Sie selbst sind dafür verantwortlich, daß heute auch im Handelskrieg militärische Gesichtspunkte von großer Bedeutung sind.

Die Engländer haben nicht nur ihre eigenen und neutrale Schiffe zu Geleitzügen zusammengestellt, die unter dem Schutz britischer Kriegsschiffe fahren, sondern sie haben auch die Schiffahrtsrouten unter militärischen Schutz genommen. Hieraus geht hervor, daß heute bei der Schiffahrt auf England reine Handelswege überhaupt nicht mehr existieren. Sein Gegner muß daher seine Maßnahmen selbstverständlich unter dem Gesichtspunkt der unmittelbaren Bekämpfung von Kriegsschiffen ergreifen.

Hieraus ergeben sich für die völkerrechtliche Beurteilung des Minenkrieges klare Konsequenzen. Im Haager Minenabkommen von 1907 ist vereinbart worden, daß beim Auslegen von Minensperren eine Bekanntmachung erfolgt, sobald es die militärischen Rücksichten gestatten. Deutschland hat in diesem Sinne auch Minenwarngebiete bekanntgegeben. Ob die militärischen Rücksichten dies gestatten, ist selbstverständlich einzig und allein Gegenstand der deutschen Entscheidung. Die Engländer können sich auch nicht darauf berufen, daß unter dem Haager Abkommen das Auslegen von Minen vor den Küsten und den Häfen des Gegners verboten sei. Dies ist nämlich nur dann untersagt, wenn es zu dem alleinigen Zweck geschieht, um die Handelsschiffahrt zu unterbinden. Die Engländer selbst sind schuld daran, daß auf den Handelswegen und im Küstenvorfeld mit der dauernden Anwesenheit britischer Kriegsschiffe zu rechnen ist, gegen die eine Minenverwendung zulässig ist, wobei die Bekanntgabe eines Warngebietes ebenfalls nach dem Haager Abkommen nicht eher in Frage kommt, als bis der militärische Zweck erreicht ist.

Natürlich haben die Engländer das Recht, ihre Hoheitsgewässer gegen das Eindringen des Feindes zu schützen. Dieses Recht ist ihnen ebenfalls durch das Haager Abkommen verbürgt. Wenn die englische Öffentlichkeit bekümmert fragt, warum die britische Admiralität von diesem Recht keinen Gebrauch macht, so liegt die Antwort auf der Hand. Die britische Admiralität ist eben nicht in der Lage, die britischen Gewässer und Zufahrtstraßen zu sichern. Statt dessen versucht sie nun, diesen Versager auf dem Gebiet der Propaganda auszugleichen und setzt falsche Behauptungen über die Paragraphen des Völkerrechts in Umlauf.

324.

Verlautbarung der britischen Botschaft in Tokio vom 24. November 1939 über die deutsche Minenkriegführung und britische Gegenmaßnahmen[2]).

It has been established by the British admiralty, that German aircraft laid mines in five different localities off the east coast of England after dark on the night of November twentieth and twentyfirst, and it is thus made perfectly clear, that mines laid in this way are responsible for the severe losses to British and neutral shipping which have occured during last few days in these areas. The British Embassy is authorized to add that it has long been suspected, that some such method was being used by German forces to lay mines. Such breaches of international law on the part of Germany may temporarily cause damage to neutral shipping, but now that the method has been definitely ascertained suitable measures can be taken to counteract it.

[1]) „Deutsche Allgemeine Zeitung" vom 23. November 1939.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0293

325.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 29. November 1939 an die deutschen Missionen im Ausland über die Grundsätze der deutschen Minenkriegführung[1]).

Englische Regierung und feindliche Presse behaupten, Deutschland habe durch Minenlegen Völkerrecht verletzt. Gegenüber dieser völlig unrichtigen Behauptung erscheint es wichtig, folgendes klarzustellen:

Rechtsfrage des Minenlegens ist international ausschließlich im Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907, betr. unterseeische selbsttätige Kontaktminen, geregelt. Artikel 7 Abkommens enthält Allbeteiligungsklausel. Man könnte daher die Frage aufwerfen, ob Abkommen im gegenwärtigen Kriege überhaupt bindend sei, weil Polen nicht Vertragsmacht war. Von diesem Einwand macht Deutschland aber keinen Gebrauch. Großadmiral Raeder hat bereits Anfang September öffentlich erklärt, Deutschland werde sich an Abkommen halten.

Von feindlicher Seite ist bisher nicht gesagt, welche Bestimmungen Abkommens Deutschland verletzt haben soll. Voraussetzung für eine Repressalie kann völkerrechtlich nur Verletzung bestimmter Völkerrechtsregel durch Gegner sein. Nachprüfung Bestimmungen Abkommens zeigt, daß feindliche Behauptungen nicht zutreffen.

Wesentlich sind drei erste Artikel Abkommens.

Artikel 1 verbietet Auslegen von Treibminen, wenn diese nicht innerhalb bestimmter Frist unschädlich werden, und das Legen von verankerten selbsttätigen Kontaktminen, wenn diese nicht nach Losreißen von Verankerung unschädlich werden. Diese Verbote sind von Deutschland nicht verletzt worden. Treibminen werden überhaupt nicht verwendet, die deutschen verankerten Minen werden vorschriftsmäßig unschädlich, sobald sie sich losreißen.

Artikel 2 verbietet das Legen von selbsttätigen Kontaktminen vor Küsten und Häfen des Gegners zum alleinigen Zweck Unterbindung der Handelsschiffahrt. Dieser Artikel ist weder für Deutschland noch für Frankreich bindend. Beide Staaten haben beim Abschluß Abkommens Übernahme der hier vorgesehenen Verpflichtung abgelehnt. Deutschland ist also rechtlich nicht gehindert, vor Küsten und Häfen Gegners selbsttätige Kontaktminen zum Zweck Unterbindung Handelsschiffahrt zu legen. Tatsächlich hat Deutschland aber keine Minen zum alleinigen Zweck Unterbindung Handelsschiffahrt ausgelegt. Deutsche Maßnahmen richten sich vielmehr in erster Linie gegen feindliche Seestreitkräfte. Wenn durch die Minen auch neutrale friedliche Schiffahrt gestört wird, so liegt das daran, daß englische Regierung Schiffahrtswege verändert und friedliche Schiffahrt gezwungen hat, auf den gleichen Schiffahrtswegen zu fahren, die ihre Seestreitkräfte benutzen und die sie zu beherrschen trachtet.

Artikel 3 verlangt, daß bei Verwendung von verankerten selbsttätigen Kontaktminen für Sicherheit friedlicher Schiffahrt alle möglichen Vorsichtsmaßregeln zu treffen sind. Nach Absatz 2 sind Kriegführende verpflichtet, sobald Überwachung der Minen aufhört, gefährliche Gegenden den Schiffahrtskreisen durch Bekanntmachung zu bezeichnen, die auch Regierungen auf diplomatischem Wege mitgeteilt werden soll. Diese Verpflichtung ist aber davon abhängig, daß militärische Rücksichten dies gestatten.

Deutscherseits können Vorsichtsmaßregeln für Sicherheit der friedlichen Schiffahrt im Seegebiet, wo Minen ausgelegt werden, nicht getroffen werden, da es sich um Gewässer handelt, die sich in unmittelbarer und ständiger Kontrolle der englischen Küsten- und Seestreitkräfte befinden und die durch englische Maßnahmen zum Kampfgebiet gemacht worden sind. Bei solchen Gebieten hängt es allein von militärischen Rücksichten ab, ob bekanntgegeben oder notifiziert werden kann, welche Maßnahmen von deutschen Seestreitkräften darin durchgeführt werden. Wenn sich neutrale Schiffe in diese Gebiete begeben, so tun sie dies im Bewußtsein, daß sie sich damit allen Gefahren des Krieges aussetzen.

Von einer Verletzung des Artikels 3 kann hiernach ebenfalls nicht die Rede sein.

Zur tatsächlichen Klarstellung wird endlich darauf hingewiesen, daß hier fortgesetzt Nachrichten über losgerissene französische und englische Minen eingehen, die an Nordseeküsten neutraler Länder antreiben. Von Antreiben deutscher Minen ist bisher nicht die Rede gewesen. Es liegt daher nahe, anzunehmen, daß die in den letzten Wochen entstandenen Verluste auf diese Treibminen zurückzuführen sind. Ein Beweis dafür, daß ein neutrales Schiff durch deutsche Minen Schaden erlitten hat, ist bisher nicht erbracht worden.

Bitte Vorstehendes dort mündlich in geeigneter Weise zu verwerten.

(Protestmemorandum der argentinischen Regierung vom 29. November 1939 an die britische, französische und deutsche Botschaft in Buenos Aires gegen u. a. die Minenkriegführung[2]).

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Siehe unten Nr. 418.

H1572-0294

326.

Protestmemorandum des argentinischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 5. Januar 1940 an die deutsche, britische und französische Botschaft und polnische Gesandtschaft in Buenos Aires gegen die Minenlegung auf hoher See[1]).

(Übersetzung.)

Die argentinische Regierung hat von den kriegführenden Regierungen verschiedentlich Mitteilungen über die Einrichtung von Minenfeldern in den europäischen Gewässern der Nord- und Ostsee, im Atlantischen Ozean und in bestimmten Teilen des Pazifischen Ozeans erhalten.

Die argentinische Regierung hat bereits einmal (mit dem Memorandum vom 29. November 1939) Gelegenheit genommen, klar ihre Ablehnung gegen den unerlaubten Gebrauch selbsttätiger Kontaktminen zum Ausdruck zu bringen, der nicht im Einklang mit den Vorschriften des VIII. Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 steht.

In Anbetracht der stets wachsenden Ausdehnung der Minenfelder sieht sich die argentinische Regierung verpflichtet, zum Ausdruck zu bringen, daß nach ihrer Ansicht die Kriegführenden nicht das Recht haben, außerhalb der eigenen Territorialgewässer oder der Territorialgewässer ihrer Gegner Minen zu versenken oder zu legen, also nicht auf hoher See, dem offenen Wege für den friedlichen Handel aller Nationen, wo niemand ungebührliche Hindernisse errichten darf noch künstliche Gefahren schaffen, die, wie das unglücklicherweise schon in zahllosen Fällen eingetreten ist, die Versenkung von Schiffen mit dem Verlust von Menschenleben und Gütern zur Folge haben.

Da die argentinische Regierung mithin mit dem von den kriegführenden Regierungen eingeschlagenen Verfahren, Minenfelder außerhalb der Territorialgewässer der kriegführenden Staaten zu schaffen, nicht einverstanden ist, behält sie sich hiermit ihre Rechte vor und wird sie geltend machen, wenn Leben oder Güter argentinischer Bürger infolge des Gebrauchs der genannten Kriegswaffe geschädigt werden sollten.

327.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 31. Januar 1940 an die deutsche Botschaft in Buenos Aires betreffend das argentinische Protestmemorandum vom 5. Januar 1940[2]).

Zu argentinischem Memorandum vom 5. Januar ist unter Bezugnahme auf Inhalt der Drahterlasse Nr. 764 vom 29. November und Nr. 802 vom 7. Dezember 1939 noch folgendes zu bemerken:

Argentinische Ausführungen, Deutschlands Minenkrieg verletze die Vorschriften des VIII. Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907, treffen nicht zu. Deutschland hat sich auch hinsichtlich der Minenfelder, die von seinen Seestreitkräften außerhalb der eigenen oder der gegnerischen Territorialgewässer ausgelegt worden sind, streng an das Haager Abkommen gehalten. Zweite Haager Friedenskonferenz ablehnte ausdrücklich, Kriegführenden das Minenlegen außerhalb der eigenen oder der gegnerischen Territorialgewässer zu verbieten. Soweit deutsche Seestreitkräfte auf hoher See Minen ausgelegt haben, handelt es sich einerseits um Gebiete, deren Sperrung im Interesse der Verteidigung der deutschen Küsten unbedingt erforderlich ist. Die Lage dieser Minenfelder ist von der deutschen Regierung in der durch Artikel 3 Haager Abkommens vorgesehenen Weise bekanntgemacht und auch argentinischer Regierung mitgeteilt worden. Ferner sind deutsche Minen in Gewässern um England gelegt worden, die durch Maßnahmen unserer Gegner zum Kampfgebiet gemacht worden sind und sich unter unmittelbarer und ständiger Kontrolle der englischen Küsten- und Seestreitkräfte befinden. Die neutralen Schiffe sind von deutscher Seite wiederholt vor dem Fahren in diesen Gewässern gewarnt worden. Weitere Vorsichtsmaßregeln für Sicherheit der friedlichen Schiffahrt in diesem Gebiet können im Hinblick auf die in Artikel 3 ausdrücklich vorbehaltenen militärischen Rücksicht nicht getroffen werden. Die Verantwortung für die Gefahren, die der friedlichen Schiffahrt in diesen Gewässern drohen, trifft ausschließlich die englische Regierung, die die Schiffahrtswege verändert und die friedliche Schiffahrt gezwungen hat, auf den gleichen Wegen zu fahren, die die englischen Seestreitkräfte benutzen und die sie zu beherrschen trachten.

Die deutsche Regierung weist daher den Vorwurf des unerlaubten Gebrauches selbsttätiger Kontaktminen durch deutsche Seestreitkräfte zurück.

Es wird anheimgestellt, gegenüber argentinischer Regierung Vorstehendes in dort geeignet erscheinender Form zum Ausdruck zu bringen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Entsprechend diesem Drahterlaß hat die deutsche Botschaft in Buenos Aires dem argentinischen Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten am 5. Februar 1940 ein Antwortmemorandum überreicht.

H1572-0295

328.

Antwortmemorandum des argentinischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 29. März 1940 an die deutsche Botschaft in Buenos Aires auf deren Antwortmemorandum vom 5. Februar 1940[1]).

(Übersetzung.)

Das Außenministerium hat mit gebührender Aufmerksamkeit das Memorandum vom 5. Februar d. J. geprüft, mit dem die deutsche Botschaft die Gedankengänge ihrer Regierung über die Berechtigung der Kriegführenden zum Minenlegen auf hoher See mitteilt.

In dieser Hinsicht stellt die Reichsregierung folgendes fest:

1. Daß die von der argentinischen Regierung in ihrem Memorandum vom 5. Januar d. J. ausgesprochene Auffassung, daß die kriegführenden Mächte nicht das Recht haben, Minen auf hoher See zu legen, in den Bestimmungen des VIII. Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 keine Stütze finde;
2. Daß die Haager Konferenz von 1907 ausdrücklich einen Antrag zurückgewiesen habe, wonach sich das Minenlegen auf Territorialgewässer beschränken solle;
3. Daß alle seefahrenden Nationen von dem Bestehen deutscher Minenfelder unterrichtet worden seien, ohne daß diese Notifikation irgendwelche Beanstandungen hervorgerufen habe.

Die argentinische Regierung hat nicht die Absicht, eine Auseinandersetzung über diese Frage zu verlängern, sieht sich aber verpflichtet, ihre früheren Gesichtspunkte zu wiederholen und insbesondere folgendes zu bemerken:

I.

Das Memorandum der argentinischen Regierung vom 5. Januar 1940 bringt nicht zum Ausdruck, daß die Haager Abkommen den Kriegführenden das Minenlegen auf hoher See verböten. Die argentinische Regierung hat jene Abkommen bei früherer Gelegenheit herangezogen, um gegen den unerlaubten Gebrauch automatischer Kontaktminen zu protestieren, die nicht den Vorschriften nach Artikel 1 des VIII. Abkommens entsprechen.

II.

In den Materialien der Haager Konferenz von 1907 befindet sich nichts, was als Ablehnung eines Antrages anzusehen wäre, der bestimmt war, das Minenlegen auf Territorialgewässer zu beschränken.

Der von der großbritannischen Delegation vorgelegte Entwurf sagte in seinem Artikel 4, daß „die Kriegführenden sich automatischer Kontaktminen nur in ihren eigenen Territorialgewässern oder denen ihrer Gegner bedienen sollen." Das Prüfungskomitee und die Erste Unterkommission der Ersten Kommission nahmen den Grundsatz an und legten fest, daß Minen außerhalb einer Zone von drei Seemeilen nicht gelegt werden dürften (Artikel 2 des betr. Entwurfs). Diesem Text wurde zugestimmt, er konnte aber schließlich nicht mit der absoluten Stimmenmehrheit rechnen und in der Befürchtung, daß die Konferenz diese und andere Vorschriften, die nur mit schwacher Mehrheit rechneten, nicht annehmen würde, hat die Erste Kommission sie nicht in dem endgültigen Entwurf aufgenommen.

Das VIII. Abkommen bewahrt Stillschweigen über die Zone, in welcher die kriegführenden Mächte Minen legen dürfen. Sie sagt nicht, daß sie sie nicht auf hoher See legen dürften, noch verbietet sie dies. Diese Tatsache bedeutet jedoch nicht, daß die kriegführenden Mächte dazu berechtigt seien. Die Schaffung von „Kriegszonen" auf hoher See, die große Seegebiete dem freien Verkehr der Neutralen entzieht, bedeutet eine schwere Verletzung des grundlegenden Prinzips der Freiheit der Meere. Das internationale Recht berechtigt die Kriegführenden lediglich, die neutralen Schiffe aus einem bestimmten Seegebiet zurückziehen zu lassen, sobald tatsächlich militärische Operationen in diesem Gebiet stattfinden. Abgesehen von diesem Fall und dem Falle der wirksamen Blockade haben die Neutralen das unbestrittene Recht der freien Schiffahrt auf hoher See.

Im übrigen, wie der deutsche Delegierte Freiherr Marschall von Bieberstein selbst bei der Besprechung dieser Angelegenheit auf der Haager Konferenz von 1907 ausführte: „ist nicht alles erlaubt, was nicht ausdrücklich verboten ist", eine Ansicht, die auch der englische Delegierte Satow teilte, indem er zum Ausdruck brachte, daß „die Legitimität dieser oder jener Handlung nicht allein aus dem Grunde angenommen werden dürfe, weil sie das Abkommen nicht verboten habe."

Angesichts des Schweigens des Abkommens müssen die Völkerrechtsregeln in der Lehrmeinung der Juristen und insbesondere der großen Institute gesucht werden, deren Arbeiten die Grundlage für die Fortschritte gewesen sind, die später in den internationalen Konferenzen sanktioniert wurden.

Das Institut für Internationales Recht hat sowohl vor wie nach der Haager Konferenz in seinen Versammlungen von 1906, 1910 und 1913 ausdrücklich das Minenlegen auf hoher See verurteilt ebenso wie die Vereinigung für Internationales Recht im Jahre 1920.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Zum Inhalt des Antwortmemorandums vom 5. Februar siehe Drahterlaß vom 31. Januar 1940 oben Nr. 327.

H1572-0296

Es ist auch daran zu erinnern, daß die österreichisch-ungarische Regierung, als während des letzten Krieges von Österreich-Ungarn in freien Gewässern der Adria gelegte Minen italienische Fischerboote beschädigten, bereit war, Schadensersatz zu leisten und damit implicite die von ihr begangene Verletzung eingestand.

III.

Während des letzten Krieges traf die Regierung der Vereinigten Staaten die Feststellung, daß das Minenlegen auf hoher See unerlaubt sei (Memorandum vom 13. August 1914). Die gleiche Ansicht sprachen die Regierungen von Schweden, Norwegen und Dänemark in entsprechenden Noten aus, die sie am 12. November 1914 an die Kriegführenden richteten.

Diese Haltung entspricht dem Recht der neutralen Mächte zum freien Gebrauch des offenen Meeres als einer Wohltat, die endgültig für die Menschheit gewonnen wurde. Wie es auf der Haager Konferenz ausgesprochen wurde, muß „das Recht der Neutralen auf Sicherheit der Schiffahrt auf hoher See dem vorübergehenden Recht der Kriegführenden vorgehen, sich der hohen See als Ort für kriegerische Operationen zu bedienen".

Schließlich darf nicht vergessen werden, daß — wie es der erwähnte deutsche Delegierte Freiherr Marschall von Bieberstein aussprach — „die kriegführende Macht, welche Minen legt, eine sehr schwere Verantwortung gegenüber den Neutralen und der friedlichen Schiffahrt auf sich nimmt."

Wenn mithin die von den Kriegführenden außerhalb der völkerrechtlich anerkannten Zonen oder in Verletzung des Völkerrechts gelegten Minen den Personen oder dem Eigentum argentinischer Bürger Schäden verursachen sollten, wird die argentinische Regierung die Reklamationen anbringen, zu denen sie sich berechtigt glaubt.

(Erklärung des norwegischen Außenministers vom 29. Februar 1940 im norwegischen Storting betreffend u. a. die Minenkriegführung[1]).

329.

Note der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 8. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Explosion einer Kontaktmine an der norwegischen Küste[2]).

Vom Ministerium des Äußern in Oslo ist die Kgl. Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Am 1. Januar d. J. ist eine Kontaktmine an einer bewohnten Stelle an der norwegischen Küste, und zwar bei Sörvagen, Utsira, ans Land getrieben; die Mine explodierte, bevor es möglich gewesen war, dieselbe unschädlich zu machen. Die Explosion hat großen materiellen Schaden zur Folge gehabt.

Diese Mine ist folglich nicht so eingerichtet gewesen, daß sie — wenn sie sich von ihrer Verankerung losgerissen hatte oder spätestens 1 Stunde, nachdem sie gelegt worden war — unschädlich wurde. (Vergleiche das VIII. Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907, Artikel 1.) Unter Bezugnahme auf Obenstehendes beehrt sich die Kgl. Norwegische Regierung darauf aufmerksam zu machen, daß dieselbe für diesen Schaden sowie für jeden künftigen Schaden an Leben und Gut, der von treibenden Minen verursacht werden sollte, sich das Recht vorbehält, Schadensersatzanspruch bei der Regierung zu erheben, von deren Land die betreffende Mine herrührt.

Gleichzeitig hiermit hat sich die Kgl. Norwegische Regierung entsprechend an die britische und an die französische Regierung gewandt.

330.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 31. März 1940 an die norwegische Gesandtschaft in Berlin auf deren Note vom 8. März 1940[3]).

Auf die Verbalnote vom 8. März 1940 — Nr. 96 — betreffend die Explosion einer Kontaktmine an der norwegischen Küste bei Sörvagen beehrt sich das Auswärtige Amt, der Kgl. Norwegischen Gesandtschaft im Anschluß an die Verbalnote vom 20. März 1940 — R 5188 — folgendes mitzuteilen:

Die von deutscher Seite verwendeten Kontaktminen sind streng nach den Vorschriften des VIII. Haager Abkommens über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen vom 18. Oktober 1907 konstruiert. Der Mechanismus, der die in dem Abkommen vorgesehene Entschärfung der Minen herbeiführt, ist besonders sorgfältig erprobt und arbeitet mit außerordentlicher Sicherheit und Zuverlässigkeit. Im Hinblick hierauf erscheint es ausgeschlossen, daß die am 1. Januar 1940 an der norwegischen Küste bei Sörvagen explodierte Kontaktmine deutschen Ursprungs gewesen sein könnte. Die Reichsregierung hält es ferner auch für unmöglich, daß treibende Minen, die etwa in Zukunft das Leben oder Eigentum norwegischer Staatsbürger beschädigen sollten, deutscher Herkunft sein könnten.

---

[1]) Siehe oben Nr. 35.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0297

2. Einzelfälle

a) „Terukuni Maru"

331.

Note der japanischen Botschaft in Berlin vom 30. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den Untergang des japanischen Dampfers „Terukuni Maru"[1].

Die japanische Botschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt im Auftrage der japanischen Regierung nachstehende Ausführungen zu übermitteln:

1. Der japanische Dampfer „Terukuni Maru" ist auf der Fahrt von Japan nach London am 15. November 1939 in den Morgenstunden in The Downs im Englischen Kanal angekommen. Er hat dort wegen der Weiterfahrt auf die Anweisung der britischen Marine gewartet und ist dann am 21. November gegen 8 Uhr morgens abgefahren. Der Dampfer schlug dabei diejenige Linie ein, die ihm von der britischen Marine gewiesen war, indem ein englischer Pilot an Bord genommen wurde; es war ungefähr die Linie nach Norden bis in die Nähe von Suffolk. Dann änderte er den Kurs nach Südwesten. Der Dampfer war demnach um 0.53 Uhr auf dem Wege nach der Themse, als er auf eine Mine lief, welche explodierte. Der Ort der Explosion ist in der Nähe von Harwich, nämlich 51.50 Grad nördlicher Breite und 1.30 Grad östlicher Länge. Der Dampfer stieß auf die Mine am Bug an der rechten Seite. Bei der Explosion wurden die Maschinen beschädigt; das Schiff war daher sofort manövrierunfähig und konnte nicht mehr eine flache Meeresstelle aufsuchen; es sank vielmehr an derselben Stelle, an der es auf die Mine gestoßen war. Sowohl die Passagiere als auch die Mannschaft konnten in Rettungsbooten gerettet werden. An dem Tage dieses Unfalls herrschte gute Sicht, auf der Kommandobrücke waren außer den dort diensthabenden Offizieren ausdrücklich noch fünf Beobachter postiert. Keiner von diesen allen hat eine Mine oder etwas sonst irgendwie Verdächtiges bemerkt.

2. Das Minenlegen bedeutet überhaupt je nach den Maßnahmen, welche dabei getroffen werden, eine schwere Gefährdung des Lebens und Eigentums von Angehörigen neutraler Länder. Es ist darüber hinaus zu befürchten, daß der Handelsverkehr zwischen neutralen Ländern einerseits und kriegführenden Ländern andererseits sowie zwischen den neutralen Ländern untereinander empfindlich gestört wird. Dies darf als ein ungerechter und rechtswidriger Eingriff in die Interessen der neutralen Länder bezeichnet werden, was auch vom humanitären Gesichtspunkt aus nicht übersehen werden sollte. Der Haager Vertrag betreffend die unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen vom Jahre 1907, zu dessen Signataren auch Japan sowie die jetzt kriegführenden Staaten gehören, hat auch Garantien für die Interessen der neutralen Länder geschaffen. Die japanische Regierung kann keineswegs solche Maßnahmen der Kriegführenden übersehen, welche geeignet sind, gegen das Völkerrecht, die Handelsfreiheit der neutralen Länder und die Fahrtsicherheit der Schiffe neutraler Länder zu stören.

3. Im Zusammenhang mit dem in Rede stehenden Unfall würde die japanische Regierung gern von der deutschen Regierung Auskunft über folgende drei Fragen erhalten:

a) Das Gebiet, in welchem der Dampfer „Terukuni Maru" gesunken ist, ist der japanischen Regierung seitens der deutschen Regierung bis jetzt nicht als ein mit deutschen Minen belegtes Gebiet mitgeteilt worden. Liegt dieses Gebiet innerhalb einer mit deutschen Minen belegten Zone?

b) Legt die deutsche Marine Minen auch in solchen Gebieten, die nicht von der deutschen Regierung als mit deutschen Minen belegt bekanntgegeben werden?

c) Es ist vielfach die Rede davon, daß neuerdings magnetische Minen oder ähnliche Minen benutzt werden. Macht die deutsche Marine auch von solchen Minen Gebrauch, die nach Abs. 1 und 2 des Art. I des oben genannten Vertrages nicht erlaubt sind?

4. Die japanische Regierung beabsichtigt, den vorliegenden Fall noch eingehender zu untersuchen, und behält sich das Recht auf Entschädigungsforderung vor.

Die japanische Botschaft gestattet sich hiermit, vorstehende Ausführungen und Fragen der Kaiserlichen Regierung auftragsgemäß zur Kenntnis der deutschen Regierung zu bringen und darf einer baldgefälligen Rückäußerung hierzu entgegensehen.

332.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 31. Dezember 1939 an die japanische Botschaft in Berlin auf deren Note vom 30. November 1939[2].

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Kaiserlich Japanischen Botschaft auf die Verbalnote vom 30. November 1939 — A 343 — betreffend den Untergang des japanischen Dampfers „Terukuni Maru" mitzuteilen, daß die Reichsregierung im Hinblick auf ihre freundschaftlichen Beziehungen zu der japanischen Regierung den Untergang dieses wertvollen Schiffes aufrichtig bedauert. Sie gibt gleichzeitig ihrer besonderen Genugtuung darüber Ausdruck, daß sowohl die Passagiere wie auch die Mannschaften des Schiffes gerettet werden konnten.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0298

Der in Ziffer 1 der Verbalnote der japanischen Botschaft dargelegte Sachverhalt ist von der zuständigen inneren Stelle einer besonders eingehenden Nachprüfung unterzogen worden. Als Ergebnis dieser Nachprüfung kann die Reichsregierung feststellen, daß deutsche Kampfmaßnahmen als Ursache dieses Schiffsuntergangs nicht in Betracht kommen.

Zu den grundsätzlichen Fragen, die in Ziffer 2 der Verbalnote aufgeworfen werden, wird bemerkt, daß das Legen von Minen zu den vom Völkerrecht anerkannten und geregelten Kampfmitteln des Seekrieges gehört. Die bestehenden völkerrechtlichen Verbote bezüglich bestimmter Arten von Minen und die Verbote des Minenlegens unter gewissen Voraussetzungen werden von den deutschen Streitkräften genauestens beobachtet. Unverankerte Treibminen werden deutscherseits überhaupt nicht verwendet. Die verankerten Minen der deutschen Kriegsmarine werden unschädlich, sobald sie sich von ihrer Verankerung losgerissen haben.

Was das Seegebiet anlangt, in denen deutsche Marinestreitkräfte Minen legen, so darf zunächst darauf hingewiesen werden, daß eine Beschränkung des Minenlegens auf bestimmte Seegebiete völkerrechtlich nicht geboten ist. Auch Artikel 2 des Haager Abkommens verbietet das Auslegen selbsttätiger Kontaktminen selbst vor den Küsten und den Häfen des Gegners nur für den Fall, daß es zu dem alleinigen Zweck erfolgt, die Handelsschiffahrt zu unterbinden, nicht aber auch dann, wenn es sich — wie jetzt bei den Schiffahrtswegen und Häfen der englischen Ostküste — um Fahrwege und Stützpunkte der feindlichen Seestreitkräfte handelt. Deutsche Abwehraktionen gegen die Operationen der britischen Seestreitkräfte in diesen Gebieten könnten zudem um so weniger als völkerrechtswidrig bezeichnet werden, als die deutsche Regierung es beim Abschluß des Haager Abkommens über die Legung von Minen ebenso wie die französische Regierung ausdrücklich abgelehnt hat, die aus dem Artikel 2 dieses Abkommens sich ergebende Verpflichtung zu übernehmen.

Das Völkerrecht begründet endlich keine Verpflichtung zur sofortigen Bekanntgabe der Minenfelder. Es macht eine solche Bekanntmachung den kriegführenden Mächten nur insoweit zur Pflicht, als es die militärischen Rücksichten gestatten.

Da die Häfen der englischen Ostküste von den englischen Kriegsschiffen als Stützpunkte verwendet werden, so ergibt sich ohne weiteres, daß ebenso von deutscher Seite Operationen gegen diese Kriegsschiffe und Stützpunkte wie von englischer Seite entsprechende Gegenaktionen zum Schutz der englischen Küste durchgeführt werden, ohne daß es die militärischen Rücksichten in jedem Fall gestatten, diese Aktionen durch ihre Bekanntgabe mehr oder minder unwirksam zu machen. Angesichts dieser Sachlage wird der britischen Regierung die Verantwortung zufallen, der neutralen Schiffahrt sichere Wege in dem durch die englischen und deutschen Kampfmaßnahmen gefährdeten Seegebiet offen zu halten und bekanntzugeben. Seitens der neutralen Schiffahrt wird ohne weiteres in Rechnung gestellt werden müssen, daß die britische Regierung wegen der ständig und mit allen modernen Seekriegsmitteln laufenden Kampfmaßnahmen an den Küsten Großbritanniens gar nicht in der Lage ist, ernste Risiken für die neutrale Schiffahrt auszuschalten.

Die Reichsregierung muß auf Grund der vorstehenden Erwägungen die Verantwortung für den Untergang des Dampfers „Terukuni Maru" ablehnen. Die volle Verantwortung für den Untergang dieses Schiffes trifft die britische Regierung, welche die bis dahin freien Schiffahrtswege für Handelsschiffe gesperrt oder verändert und damit die tatsächliche Verantwortung für die Sicherung der sich ihr anvertrauenden fremden Schiffahrt übernommen hat. Sie zwingt neutrale Handelsschiffe ohne Rücksicht auf die Folgen auf Wege, welche die britische Kriegsmarine zu beherrschen trachtet und in denen demnach die deutschen Seestreitkräfte befugt und gezwungen sind, militärische Abwehrmaßnahmen zu treffen.

Das Auswärtige Amt glaubt, durch diese Ausführungen die in der Verbalnote zu Ziffer 3 unter a, b und c gestellten Fragen beantwortet zu haben. Zu c wird noch besonders betont, daß die deutsche Marine nicht von Minen Gebrauch macht, die nach dem Haager Abkommen von 1907 betreffend selbsttätige unterseeische Kontaktminen nicht erlaubt sind.

b) „Simon Bolivar"

333.

Note der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 19. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den Untergang des niederländischen Dampfers „Simon Bolivar"[1]).

Die Kgl. Niederländische Gesandtschaft beehrt sich, dem Auswärtigen Amt auftragsgemäß folgendes zu unterbreiten:

Am 18. November d. J. ist östlich des „Sunk"-Feuerschiffes, 51° 49½′ nördlicher Breite und 1° 41′ östlicher Länge der niederländische Dampfer „Simon Bolivar" auf dem Wege von Amsterdam nach Westindien gesunken, wobei eine große Anzahl Personen ums Leben kamen.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940 S. 14.

H1572-0299

Als Ursache des Untergangs des genannten Schiffes sind nach aller Wahrscheinlichkeit an Ort und Stelle vorhandene Minen anzusehen. Der Umstand, daß verschiedene Handelsschiffe ungefähr in den gleichen Regionen gesunken sind, läßt stark vermuten, daß dort Minen gelegt waren ohne Beachtung der Rechte des neutralen Handels und der neutralen Schiffahrt, ohne Warnung vor den Gefahren, denen das Leben der Seefahrenden ausgesetzt wurde und im Widerspruch mit den Bestimmungen des VIII. Haager Vertrages von 1907 und mit den Prinzipien, die diesem zu Grunde liegen. Auch wenn man den Haager Vertrag erachten muß, die hier begangene Handlung nicht ausdrücklich zu treffen, kann daraus nicht gefolgert werden, daß die Freiheit zu dieser Handlung besteht. Die deutsche Regierung hat der niederländischen Regierung nicht mitgeteilt, daß an der genannten Stelle durch deutsche Streitkräfte Minen gelegt waren.

Im Hinblick auf die große Wichtigkeit der Sicherheit der niederländischen Schiffahrt ersucht die Kgl. Niederländische Gesandtschaft, der deutschen Regierung mitteilen zu wollen, ob ihrerseits ungefähr an der angegebenen Stelle Minen gelegt waren.

Die Gesandtschaft hat den Auftrag, diesem hinzuzufügen, daß die niederländische Regierung eine gleiche Frage an die britische Regierung richtet, und daß, während die niederländische Regierung ihrerseits probiert, Einzelheiten über das Ereignis mit der „Simon Bolivar" zu erhalten, sie sich ihre Rechte bezüglich des erlittenen Schadens vorbehält.

334.

Antwortnote des deutschen Auswärtigen Amts vom 2. Februar 1940 an die niederländische Gesandtschaft in Berlin auf deren Note vom 19. Dezember 1939[1]).

Das Auswärtige Amt beehrt sich, der Königlich Niederländischen Gesandtschaft auf die Verbalnote vom 19. Dezember 1939 — Nr. 7918/75 folgendes mitzuteilen:

Die zuständigen inneren deutschen Stellen haben den Tatbestand des Untergangs des holländischen Schiffes „Simon Bolivar" einer eingehenden Nachprüfung unterzogen. Es hat sich hierbei nicht feststellen lassen, ob der Untergang des Dampfers auf eine deutsche oder auf eine englische Kriegsmaßnahme zurückzuführen ist.

Zu der in der dortigen Verbalnote aufgeworfenen grundsätzlichen Frage der völkerrechtlichen Beschränkung des Minenlegens darf folgendes bemerkt werden:

Das Legen von Minen gehört zu den vom Völkerrecht anerkannten und geregelten Kampfmitteln des Seekrieges. Es bestehen hinsichtlich des Auslegens von Minen keine rechtlichen oder vertraglichen Beschränkungen auf bestimmte Gebiete. Das Völkerrecht verbietet lediglich das Legen bestimmter Arten von Minen sowie das Legen von Minen unter gewissen Voraussetzungen. Diese völkerrechtlichen Vorschriften werden von deutschen Seestreitkräften beobachtet. Unverankerte Treibminen werden nicht verwendet. Die verankerten deutschen Minen werden unschädlich, sobald sie sich von ihrer Verankerung losgerissen haben.

Die Verbalnote der Königlich Niederländischen Gesandtschaft nimmt Bezug auf das Haager Abkommen von 1907, das in Artikel 2 das Auslegen selbsttätiger Kontaktminen vor den Küsten und Häfen des Gegners verbietet, wenn es zu dem alleinigen Zweck erfolgt, die Handelsschiffahrt zu unterbinden.

Hierzu darf daran erinnert werden, daß sowohl Deutschland wie auch Frankreich bei Abschluß der Haager Konvention die aus dem Artikel 2 des Abkommens sich ergebenden Verpflichtungen ausdrücklich abgelehnt haben. Selbst wenn Deutschland aber durch den Artikel 2 des Abkommens gebunden wäre, so könnte trotzdem das Minenlegen vor der englischen Küste nur dann als völkerrechtswidrig angesehen werden, wenn es zu dem alleinigen Zweck erfolgte, die Handelsschiffahrt zu unterbinden, nicht aber, wenn es sich, wie jetzt bei den Schiffahrtswegen und Häfen der englischen Ostküste, um Fahrwege und Stützpunkte der feindlichen Seestreitkräfte handelt.

Der in der Note der Königlich Niederländischen Gesandtschaft enthaltene Hinweis, daß die deutsche Regierung der niederländischen nicht mitgeteilt habe, daß an der Stelle, wo der Dampfer „Simon Bolivar" unterging, durch deutsche Seestreitkräfte Minen gelegt worden seien, erscheint völkerrechtlich nicht begründet. Das Völkerrecht macht die Bekanntgabe von Minenfeldern durch die kriegführenden Mächte nur soweit zur Pflicht, als es die militärischen Rücksichten gestatten. Die Häfen der englischen Ostküste dienen aber bekanntlich der englischen Kriegsflotte als Stützpunkt. Eine vorzeitige Bekanntgabe der von deutscher Seite getroffenen Maßnahmen gegen englische Seestreitkräfte in diesen Gebieten würde jeden militärischen Erfolg von vornherein ausschließen. Die Reichsregierung ist daher leider auch jetzt nicht in der Lage, die von der Königlich Niederländischen Gesandtschaft gestellte Frage, ob am Ort des Untergangs des „Simon Bolivar" deutsche Minen gelegt waren, zu beantworten.

Die Reichsregierung darf ihrem Bedauern über den Untergang des „Simon Bolivar" Ausdruck geben, um so mehr, als dabei auch Menschenleben zu beklagen sind. Sie sieht sich aber bei den angeführten Gründen nicht in der Lage, irgendwelche Schadensersatzansprüche anzuerkennen, die mit diesem nicht von ihr zu vertretenden Ereignis zusammenhängen.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940 S. 14 f.

H1572-0300

335.

Antwortnote der niederländischen Gesandtschaft in Berlin vom 18. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt auf dessen Antwortnote vom 2. Februar 1940[1]).

Unter Bezugnahme auf die Verbalnote des Auswärtigen Amts vom 2. Februar 1940, No. RS 215, bezüglich des Unterganges des Dampfers „Simon Bolivar", beehrt sich die Königlich Niederländische Gesandtschaft dem Auswärtigen Amt auftragsgemäß mitzuteilen, daß die niederländische Regierung sich ihre Ansprüche auf vollständigen Ersatz des infolge des Unterganges des genannten Dampfers erlittenen Schadens für den Fall, daß es sich herausstellen sollte, daß die Mine oder Minen, durch welche das Schiff getroffen wurde, deutscher Herkunft gewesen ist bzw. sind, vorbehält.

In bezug auf die in der genannten Verbalnote vom 2. Februar d. J. zum Ausdruck gebrachte Auffassung bezüglich der Rechtsprinzipien des Minenlegens durch kriegführende Mächte macht die niederländische Regierung jeden Vorbehalt. Daß es den kriegführenden Mächten gemäß dem Völkerrecht grundsätzlich freistehen sollte, an jeder beliebigen Stelle auf hoher See Minen zu legen, kann die niederländische Regierung nicht zugeben. Vielmehr verbietet das völkerrechtliche Prinzip des freien Meeres in der Regel das Minenlegen auf hoher See, mit Ausnahme bestimmter Sonderfälle militärischer Aktion an genau angedeuteten beschränkten Stellen und während einer beschränkten Zeit, wobei jedoch der neutralen Schiffahrt deutliche Garantien, die darin bestehen, daß die Minen in kurzer Zeit unschädlich werden, und daß ihr die Stellen, an denen die Minen gelegt werden, bekanntgegeben werden, gewährt werden müssen. Der Umstand, daß es bisher nicht gelungen ist, diese Materie vertragsmäßig konkret zu regeln, bringt es keineswegs mit sich, daß jetzt das Minenlegen unbeschränkt erlaubt sei. Die niederländische Regierung hat insbesondere ernste Bedenken bezüglich der Auffassung, daß militärische Gründe die kriegführenden Mächte unter allen Umständen der Verpflichtung, Minenfelder bekanntzugeben, entheben würden. Die völkerrechtswidrige Tendenz dieser Auffassung, die auch schon in bezug auf das Minenlegen in den eigenen oder den gegnerischen Hoheitsgewässern unannehmbar ist, tritt besonders klar zutage, wenn es sich um das Minenlegen in freier See handelt. Denn, während im Hinblick auf die Rechte der neutralen Schiffahrt — deren Respektierung auf hoher See einen Grundsatz des Völkerrechts bildet — die Rechte der kriegführenden Staaten in bezug auf Blockade, Banngutkontrolle und Gebrauch von Unterseebooten bestimmten Beschränkungen unterworfen sind, unterläge, nach Auffassung der deutschen Regierung, das für die neutrale Schiffahrt so äußerst gefährliche Vernichtungsinstrument der Minen keiner anderen Beschränkung als derjenigen, die die Auffassung der kriegführenden Staaten angesichts der militärischen Notwendigkeit bedingen würde. Dies würde einem Freibrief für die kriegführenden Mächte gleichkommen, die Schiffahrtswege des Weltverkehrs, und zwar sogar ohne Warnung, unbefahrbar zu machen. Dies ist vollkommen unannehmbar. Von dem Abkommen von 1907 kann bestimmt nicht angenommen werden, daß es derartige extravagante Berechtigungen kriegführender Mächte anerkannt hat. Bekanntlich hat das Abkommen die Materie des Minengebrauchs keineswegs erschöpfend geregelt; der Umstand, daß es gewisse Handlungen nicht mit ausdrücklichen Worten verbietet, hat jedoch keineswegs zur Folge, daß diese zulässig sind. Auch geht aus der Geschichte des Zustandekommens des in der deutschen Verbalnote genannten Artikels 2 des VIII. Abkommens hervor, daß darin keineswegs die Anerkennung eines so weitgehenden Rechts der kriegführenden Mächte, Minen auszulegen, wie es in dieser Verbalnote verteidigt wird, erblickt werden kann. Ferner hat der Umstand, daß eine Macht einen bestimmten Artikel des Abkommens ablehnt, durchaus nicht zur Folge, daß sie zu der durch diesen Artikel verbotenen Handlung berechtigt sein würde.

336.

Note des niederländischen Gesandten in London vom 21. Dezember 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten betreffend den Untergang des „Simon Bolivar"[2]).

In accordance with instructions received I have the honour to inform you that the Netherland Government are of opinion that most probably the sinking on the 18th November last of the "Simon Bolivar" East of the "Sunk"-lightship at latitude 51° 49½′ North and longitude 1° 41′ East is due to the presence of mines at that spot.

The fact that several merchantmen foundered in the same regions gives rise to the strong supposition, that mines were laid there without due observance of the rights of neutral commerce and shipping, without warning against the dangers to which the lives of seafarers are exposed and contrary to the stipulations of the Eighth Treaty of 1907 of The Hague and also contrary to the principles that have led to the conclusion of that Treaty.

Even if the Hague Convention should not be deemed explicitly to have regard to the action mentioned above, my Government will not admit the conclusion, that such action was permitted.

---

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940 S. 15 f.
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940 S. 16.

H1572-0301

The Netherland Government have not been informed by His Majesty's Government that in the regions indicated, mines had been laid by the British forces.

In view of the great importance of the safety of Netherland Shipping, I am to enquire whether mines have been laid in those regions on the orders of His Majesty's Government.

I have the honour to add that a similar enquiry has been sent to the German Government.

My Government, while trying to obtain the necessary information concerning the causes which led to the sinking of the "Simon Bolivar", reserve their rights regarding the damage done.

337.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 5. Januar 1940 an den niederländischen Gesandten in London auf dessen Note vom 21. Dezember 1939[1]).

In your Excellency's note No. 5670 of the 21st December you informed me of the investigations being made by the Netherland's Government concerning the sinking of the Netherland's ship "Simon Bolivar" by a mine on the 18th November last, and you enquired whether any mines had been laid on the orders of His Majesty's Government in the waters where the disaster took place.

2. In reply I have the honour to invite a reference to my notes W 18568/16015/49 and C 19783/18832/29 of the 14th and 15th December respectively which contained conclusive evidence that the losses of the "Simon Bolivar", as well as of other British, Allied and neutral merchant vessels in the Thames approaches, could only be due to action of German mines.

338.

Antwortnote des niederländischen Geschäftsträgers in London vom 11. März 1940 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf dessen Antwortnote vom 5. Januar 1940[1]).

With reference to Your Excellency's note, No. C 20809/18832/29 of the 5th January last, concerning the sinking of the "Simon Bolivar", I have the honour, under instructions received, to inform you that while the Netherland Government, having regard to the extensive use of mines by belligerents in the present war, reserve in full their standpoint in respect of the legitimacy of the laying of mines in the open sea, they feel obliged to maintain against both belligerents their right to claim full compensation for the damage sustained by the sinking of the "Simon Bolivar" if it were to be established that the mine or mines which struck the ship have been of British, respectively of German origin.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940 S. 17.

H1572-0302

II. Minenwarngebiete [1]

1. Deutschland

a) Nordsee

339.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 3. September 1939 betreffend deutsches Minenwarngebiet in der Nordsee [2].

Zur Abwehr feindlicher Unternehmungen gegen die Deutsche Bucht sind in dem Gebiet, welches durch nachstehende Punkte begrenzt wird, Minen gelegt worden:

53° 36′ N und 4° 25′ O
53° 36′ N und 6° 02′ O
56° 30′ N und 6° 02′ O
56° 30′ N und 4° 25′ O.

Alle Schiffe werden gewarnt, dieses Gebiet zu befahren. Die Deutsche Bucht kann auf den freien Gebieten nördlich und südlich des Warngebietes angesteuert werden.

340.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 9. April 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor der norwegischen Westküste und im Skagerrak [3].

Zur Abwehr feindlicher Unternehmungen sind in der vergangenen Nacht vor allen wichtigen Häfen der norwegischen Westküste — sowie im Skagerrak in dem Gebiet zwischen Lindesnes — Lodbjerg und Flekkeröy, Sandnäs Hage Minen gelegt worden.

Jedes eigenmächtige Ein- und Auslaufen aus den gesperrten Häfen sowie die Durchfahrt durch das gesperrte Gebiet im Skagerrak zieht die Gefahr sofortiger Zerstörung nach sich.

An der norwegischen Westküste sind deutsche Lotsenstationen eingerichtet, deren Weisungen für die Einsteuerung in die Häfen im eigenen Interesse der Schiffahrt zu befolgen sind. Durchfahrtsmöglichkeiten für die friedliche Schiffahrt durch das gesperrte Gebiet im Skagerrak werden später geschaffen und dann bekanntgegeben.

[1]) Vgl. auch Gefahrengebiete oben Nr. 285 ff.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

341.

Note des argentinischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 11. April 1940 an den deutschen Botschafter in Buenos Aires in Erwiderung auf dessen Note vom 9. April 1940[1]) betreffend die deutschen Minenwarngebiete vor der norwegischen Westküste und im Skagerrak[2]).

(Übersetzung.)

Ich habe die Ehre, E. E. den Empfang der Note Nr. 45/40 zu bestätigen, mit welcher E. E. mich laut Weisung Ihrer Regierung über das Legen von Minenfeldern vor allen wichtigen Häfen der Westküste Norwegens wie im Skagerrak unterrichten.

Da E. E. den Standpunkt der argentinischen Regierung über das Legen von Minen außerhalb von eigenen Hoheitsgewässern der Kriegführenden kennen, erübrigt es sich, auf denselben zurückzukommen.

342.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 10. Mai 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor der belgischen und holländischen Küste[3]).

Zur Abwehr feindlicher Unternehmungen sind vor sämtlichen Häfen der belgischen und holländischen Küste Minen gelegt. Die Schiffahrt wird vor dem Ein- und Auslaufen gewarnt.

343.

Note des argentinischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 10. Mai 1940 an den deutschen Botschafter in Buenos Aires in Erwiderung auf dessen Note vom 10. Mai 1940[4]) betreffend deutsche Minenwarngebiete vor der belgischen und holländischen Küste[5]).

(Übersetzung.)

Ich habe die Ehre, E. E. den Empfang der Note vom heutigen Tage — Nr. 65 — zu bestätigen, durch die Sie auf Weisung Ihrer Regierung die Legung von Minen vor sämtlichen Häfen der belgischen und holländischen Küste mitteilen.

Dieses Ministerium hat innerhalb der aus ähnlichen Anlässen in seinen früheren Mitteilungen dargelegten Grundsätzen von dem Inhalt der hiermit beantworteten Note gebührend Kenntnis genommen.

b) Ostsee

344.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 1. September 1939 betreffend deutsches Warngebiet vor und in der Danziger Bucht[6]).

Zur Abwehr feindlicher Übergriffe polnischer Seestreitkräfte ist sofort mit militärischen Operationen vor und in der Danziger Bucht zu rechnen.

Gebiet wird begrenzt:

im Westen	durch 18° 5′	Ost
im Osten	durch 20°	Ost
im Norden	durch 55°	Nord

Alle Schiffe werden in eigenem Interesse vor Befahren dieses Seegebietes gewarnt. Schiffe, die sich auf Weg nach Häfen dieses Gebietes befinden, werden von deutschen Kriegsschiffen Weisung erhalten, andere Häfen anzulaufen. Zugang nach Gdingen ist gesperrt. Jedes Einlaufen oder Auslaufen zieht Gefahr der Vernichtung nach sich.

---

[1]) Zum Inhalt dieser Note siehe Bekanntgabe der Reichsregierung vom 9. April 1940 oben Nr. 340.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Zum Inhalt dieser Note siehe Bekanntgabe der Reichsregierung vom 10. Mai 1940 oben Nr. 342.
[5]) Nach amtlicher Mitteilung.
[6]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0303

345.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 3. September 1939 betreffend deutsche Minenwarngebiete am Südausgang des Sundes und des Großen Beltes[1]).

Zur Abwehr feindlicher Unternehmungen gegen das Gebiet der westlichen Ostsee sieht sich die Reichsregierung gezwungen, unter Wahrung der neutralen Hoheitsgewässer vorübergehend folgende Gebiete zu Minenwarngebieten zu erklären:

Gebiet A:

Das Gebiet an der Südeinfahrt des Sundes, das begrenzt wird von folgenden Punkten:

55° 5,5′ Nord	12° 21,3′ Ost
55° 4,9′ Nord	12° 29,0′ Ost
55° 16,5′ Nord	12° 58,2′ Ost
55° 19,0′ Nord	12° 58,2′ Ost
55° 19,0′ Nord	12° 54,5′ Ost
55° 18,2′ Nord	12° 54,0′ Ost

Gebiet B:

Das Gebiet an der Südeinfahrt des Großen Beltes, das begrenzt wird von folgenden Punkten:

54° 45,0′ Nord	10° 49,8′ Ost
54° 42,9′ Nord	10° 48,6′ Ost
54° 42,3′ Nord	10° 59,9′ Ost
54° 44,8′ Nord	10° 53,9′ Ost

Für das Warngebiet A wird ein Lotsendienst eingerichtet werden, um für die friedliche Schiffahrt die freie Durchfahrt weiterhin ungefährdet aufrechterhalten zu können. Schiffe, die von Norden kommen, finden das Lotsenfahrzeug auf etwa 55° 15′ Nord und 12° 35′ Ost.

Schiffe, die aus der Ostsee kommen, finden das Lotsenfahrzeug etwa auf 55° 6′ Nord und 12° 50′ Ost. Die neutrale Schiffahrt wird in ihrem eigenen Interesse davor gewarnt, das Warngebiet A ohne Lotsenhilfe zu befahren. Das Warngebiet B ist ohne schwerste Gefährdung überhaupt nicht befahrbar.

Aufhebung der Warngebiete erfolgt, sobald die militärische Lage dies gestattet.

346.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 5. September 1939 betreffend deutsches Warngebiet südlich der dänischen Inseln[2]).

Außerhalb der dänischen Hoheitsgewässer ist in einem Seeraum, der sich südlich der dänischen Inseln zwischen den Längengraden 10° 5′ Ost und 12° 5′ Ost in 2 sm Breite von der Grenze der Hoheitsgewässer nach See zu erstreckt, mit Ausliegen von Hindernissen zu rechnen, die die Fischerei ausschließen.

347.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 6. September 1939 betreffend deutsches Warngebiet am Südausgang des Kleinen Beltes[3]).

Zur Abwehr feindlicher Unternehmungen gegen das Gebiet der westlichen Ostsee sieht sich die Reichsregierung gezwungen, unter Wahrung der neutralen Hoheitsgewässer vorübergehend auch an der Südeinfahrt des Kleinen Beltes ein Warngebiet zu erklären.

Das Gebiet wird begrenzt von folgenden Punkten:

54° 51,0′ Nord	10° 14,3′ Ost
54° 50,1′ Nord	10° 16,1′ Ost
54° 46,9′ Nord	10° 4,0′ Ost
54° 48,7′ Nord	10° 4,1′ Ost

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0304

348.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 17. September 1939 betreffend deutsches Warngebiet südlich der dänischen Inseln[1]).

Das für die Fischerei als gefährdet bezeichnete 2 sm breite Gebiet am äußeren Ende der dänischen Hoheitsgewässer zwischen den Längengraden 10° 5′ O und 12° 5′ O ist auch für die Schiffahrt gefährdet.

Durchfahrt aus dem Großen Belt ist nur auf folgendem Kurs möglich: Es ist ein Punkt Kjels Nor in 270° 1,5—2 sm ab anzusteuern. Von dort Kurs Süd 5 sm ablaufen. Dann Fahrt frei.

Durchfahrt aus dem Kleinen Belt ist nur nördlich und westlich des Breitgrundes möglich.

349.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 20. September 1939 betreffend Erweiterung des Minenwarngebietes am Südausgang des Sundes in südlicher Richtung[2]).

Das am Südausgang des Sundes angezeigte Warngebiet (Warngebiet A) wird nach Süden erweitert. Die neuen Endpunkte der südöstlichen Begrenzungslinien sind:

Statt 55° 4,9′ Nord 12° 29′ Ost jetzt 55° 4′ Nord 12° 34′ Ost,

Statt 55° 16,5′ Nord 12° 58,2′ Ost jetzt 55° 14′ Nord 13° Ost.

(Unterredung des Großadmirals Raeder mit einem Vertreter des „Algemeenen Handelsblad" vom 19. Oktober 1939 betreffend u. a. die deutsche Minensperre am Sundausgang[3]).

350.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 15. Oktober 1939 betreffend deutsches Warngebiet in der westlichen Ostsee[4]).

In der westlichen Ostsee ist das Seegebiet, welches durch nachstehende Punkte bzw. den Verlauf der dänischen Hoheitsgewässer begrenzt wird, gesperrt worden:

54°	34,00′ Nord	12°	3,9′ Ost
54°	26,40′ Nord	12°	28,1′ Ost
54°	22,40′ Nord	12°	24,0′ Ost
54°	30,45′ Nord	11°	58,3′ Ost

Die Schiffahrt wird vor Befahren dieses Gebietes gewarnt. Unter der deutschen Küste ist Durchfahrt mit Lotsenhilfe möglich. Lotsen befinden sich für Schiffe, die von Westen kommen, auf 54° 23,3′ Nord, 12° 18,8′ Ost, für Schiffe, die von Osten kommen, auf 54° 29′ Nord, 12° 23,2′ Ost.

351.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 3. November 1939 betreffend Erweiterung des deutschen Minenwarngebietes am Südausgang des Sundes in nördlicher Richtung[5]).

Das am Südausgang des Sundes angezeigte Warngebiet (Warngebiet A) wird in nördlicher Richtung erweitert. Die neuen Endpunkte des Warngebietes sind:

1.	55° 19,50′ Nord	13°		Ost
2.	55° 14,00′ Nord	13°		Ost
3.	55° 4,00′ Nord	12°	34,0′	Ost

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Siehe oben Nr. 3.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.
[5]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0305

4. 55° 5,50′ Nord 12° 21,3′ Ost
5. 55° 15,50′ Nord 12° 46,0′ Ost
6. 55° 18,70′ Nord 12° 46,0′ Ost
7. 55° 20,05′ Nord 12° 53,4′ Ost
8. 55° 19,75′ Nord 12° 54,8′ Ost

Von Punkt 6 nach Punkt 7 verläuft die Grenze des Warngebietes auf einem Kreisbogen, der mit 3 sm Radius um die Südhuk von Mäkläppen,

von Punkt 7 nach Punkt 8 auf einem Kreisbogen, der mit 3 sm Radius um die Segelskären geschlagen ist.

352.

Protestnote des schwedischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 27. November 1939 an den deutschen Geschäftsträger in Stockholm gegen die Erweiterung des deutschen Minenfeldes am Südausgang des Sundes[1]).

Die schwedische Regierung hat erklärt, daß die deutsche Marine Minen im Anschluß an das früher ausgelegte deutsche Minenfeld beim Südausgang des Öre-Grundes ausgelegt hat, welches somit nunmehr sich in die schwedische Territorialgrenze hinein erstreckt.

Mit Note vom 4. d. M.[2]) habe ich die Gründe ausgeführt, warum die schwedische Regierung gegenüber dem in der dortigen Note vom 31. v. M.[3]) entwickelten Standpunkt der deutschen Regierung an ihrer Auslegung festhalten muß, daß das schwedische Territorialgewässer sich bis zu einem Abstand von 4 Seemeilen von der Küste erstreckt. Unter Erinnerung hieran darf ich namens der schwedischen Regierung den bestimmtesten Protest erheben gegen die ernste Verletzung schwedischen Gebiets, die die neue deutsche Minenlegung enthält, sowie betonen, daß die schwedische Regierung sich alle Ansprüche auf Ersatz für die Verluste und Schäden, die durch diese Maßnahme Schweden oder schwedische Staatsangehörige treffen können, vorbehält.

353.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 14. April 1940 betreffend deutsches Minenwarngebiet im Großen und Kleinen Belt[4]).

In folgenden Gebieten sind Minen ausgelegt, die die Fischerei und das Ankern von Schiffen gefährden:

Im Großen Belt zwischen 55° 17′ Nord und 55° 22′ Nord. Im Kleinen Belt zwischen den Längengraden 9° 47′ Ost und 9° 51′ Ost und südlich einer Linie, welche die Punkte 55° 33,9′ Nord, 9° 47′ Ost und 55° 36,1′ Nord, 9° 51′ Ost miteinander verbindet. Die Schiffahrt ist nicht behindert.

354.

Mitteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine vom 29. April 1940 über eine deutsche Netzsperre im Kattegat[5]).

Kattegat: Zwischen Själandsrev und Hasenöre ist eine Netzsperre ausgelegt.

1. Die Sperrlücke liegt zwischen:

Punkt 1 auf ungef. 56° 4,8′ Nord 11° 9,7′ Ost
Punkt 2 auf ungef. 56° 4,9′ Nord 11° 7,9′ Ost

und ist bezeichnet durch:

Punkt 1: Schwarze Leuchttonne mit rotem Blitzfeuer mit einer Gruppe von zwei Blitzen.

Punkt 2: Rote Leuchttonne mit weißem Blitzfeuer mit einer Gruppe von zwei Blitzen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Siehe unten Nr. 429.
[3]) Siehe unten Nr. 428.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.
[5]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0306

Durch die Sperrlücke wird nicht gelotst, sie ist wie folgt anzusteuern:

Von Norden über Schultz's Grund-Feuerschiff mit Kurs rw. 200° von Süden her über Sejrö NW-Leuchtheultonne mit Kurs 20°.

2. Jedes Schiff, welches außerhalb der Sperrlücke die Sperre zu überlaufen versucht, setzt sich der Gefahr aus, ohne weitere Warnung von den Bewachungsstreitkräften beschossen zu werden.
3. Jeder Anordnung der Bewachungsstreitkräfte ist unbedingt Folge zu leisten. Bei Annäherung an die Netzsperre daher besonders sorgfältigen Ausguck halten.

355.

Mitteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine vom 14. Mai 1940 über deutsche Minenwarngebiete in der Ostsee und im Skagerrak und Kattegat[1]).

Mit sofortiger Wirkung gelten für den Verkehr im Kattegat und Skagerrak für deutsche und neutrale Schiffe folgende Richtlinien:

Die Fahrt dicht unter der ostjütländischen Küste wird freigegeben. Ost-West-Verkehr oder umgekehrt nördl. Linie Schultz's-Grund — Hesselö-Insel bis zu den schwedischen Hoheitsgewässern bei Kullen ist untersagt. An der Ostseite des Kattegats und Skagerraks ist der Verkehr nur in den schwedischen Hoheitsgewässern gestattet. Jeder Verkehr erfolgt auf eigenes Risiko.

Mit Minengefahr ist in der westlichen Ostsee, ihren Zugängen, im Kattegat, Skagerrak zu rechnen.

356.

Vereinbarung zwischen der schwedischen und deutschen Kriegsmarine vom 28. Mai 1940 über die Auslegung einer Netzsperre im Nordausgang des Sundes[2]).

1. Die Sperre wird als dreifache Netzsperre ausgelegt. Endpunkt der Sperre auf schwedischer Seite liegt gemäß dem schwedischen Vorschlag auf 56° 8,05′ Nord, 12° 34,3′ Ost.
2. Die Netzsperre wird durchgehend mit deutschem Netzmaterial ausgelegt. Die Tragebojen des Netzes werden auf deutscher und schwedischer Seite verschieden gemalt.
3. Die Auslegung der Sperre erfolgt auf deutscher Seite durch ein deutsches Kriegsschiff, auf schwedischer Seite durch einen zivilen deutschen Netzprahm mit ziviler Besatzung, der unter deutscher Handelsflagge, gegebenenfalls ohne Flagge fährt.
4. Als Vorbereitung für die Sperrlegung wird von deutscher Seite auf der Grenze der Hoheitsgewässer in der Mitte des Fahrwassers eine Spirenboje mit Ost-Toppzeichen als Ausgangspunkt für die Bezeichnung des Netzkurses ausgelegt. Von einem schwedischen Kriegsschiff werden von dem unter 1. festgelegten Endpunkt der Sperre aus auf der schwedischen Seite bis zur Mitte des Fahrwassers Markierungsbojen im Abstand von 250 m für die Bezeichnung des Netzkurses ausgelegt.
5. Zur Festlegung von weiteren Einzelheiten wird vor Beginn der Arbeiten eine Besprechung in Helsingör zwischen dem Chef des Netzsperrverbandes, Kapitän z. S. Tschirch, und dem zuständigen schwedischen Befehlshaber vorgesehen.
6. Der Arbeitsbeginn ist für den 4. 6. 1940 beabsichtigt.
7. Von deutscher Seite wird mit Rücksicht auf eine wirksame Überwachung auf eine Sperrlücke von nur 300 m Breite unter der schwedischen Küste Wert gelegt. Es wird daher die Auslegung eines weiteren Netzstückes an die 300 m breite Sperrlücke anschließend nach Land zu entweder nördlich oder südlich von Viken vorgeschlagen. Eine Antwort zu diesem Vorschlag wird von Schweden erbeten.
8. Die Auslegung eines tiefstehenden Netzes in der Sperrlücke, die eine Höchstwassertiefe von etwa 16 m haben soll, ist nicht beabsichtigt. Geeignete Sicherung der Sperrlücke, Horchgeräte usw. wird von Schweden durchgeführt werden.
9. Es wird vorausgesetzt, daß die gesamte Länge des Netzes auf der schwedischen Seite auch außerhalb der Sperrlücke laufend wirksam überwacht wird. Um eine Übereinstimmung für die beiderseitigen Überwachungsmaßnahmen zu erzielen, wird eine Mitteilung über die beabsichtigte Art der Bewachung von Schweden erbeten.

   Einzelheiten werden zweckmäßigerweise später noch zwischen den beiderseitigen, für die Sperrbewachung zuständigen Befehlshabern besprochen werden.
10. Die Bekanntgabe der Sperrlegung auf schwedischem Hoheitsgebiet erfolgt durch Schweden.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0307

357.

Bekanntgabe der deutschen Reichsregierung vom 10. Juni 1940 betreffend deutsches Warngebiet am Nordausgang des Sundes[1]).

Der Nordausgang Sund ist von Ellekilde Hage nach dem Punkt 56° 7′ Nord, 12° 32,6′ Ost gesperrt. Schmale, durch Bojen bezeichnete Sperrlücke unter der dänischen Küste auf etwa 10 m Wassertiefe. Kein Lotsenzwang.

Die Schiffahrt wird vor dem Befahren des gesperrten Fahrwassers außerhalb der Sperrlücke gewarnt. Den Anweisungen der Bewachungsfahrzeuge ist unbedingt Folge zu leisten. Bei Annäherung an das gesperrte Gebiet besonders gut Ausguck halten.

c) Übrige Gewässer

358.

Mitteilung des Oberkommandos der Wehrmacht vom 18. Mai 1940 über deutsche Minenfelder vor südafrikanischen Häfen[2]).

Einheiten der deutschen Kriegsmarine haben vor südafrikanischen Häfen, die feindlichen Seestreitkräften als Stützpunkte dienen, Minen gelegt.

2. Italien

359.

Italienisches Königliches Dekret vom 6. Juni 1940 betreffend italienische Warngebiete vor den nationalen Küsten[3]).

(Übersetzung.)

Art. 1.

In Kriegszeiten ist den nationalen Handelsschiffen und neutralen Kriegs- und Handelsschiffen der Zugang zu den Hoheitsgewässern des Königreichs Italien und Albanien, des Imperiums, der Kolonien und der Besitzungen verboten, sofern die Schiffe nicht eine Ermächtigung gemäß den folgenden Artikeln erhalten haben. Die Hoheitsgewässer gelten indessen als für die Schiffahrt verboten.

Art. 2.

Folgende Gewässer gelten als für die Schiffahrt gefährliche Zonen:

a) Gewässer des Mutterlandes:
das Band von 12 Meilen Breite, das die Festlandsküsten und die der folgenden Inseln umgibt: Sizilien, Sardinien, Elba, Gorgona, Marittomo, San Pietro, S. Antioco, Asinira, Pantelleria, Lusino, Cherso;

b) Gewässer Albaniens:
das Band von 12 Meilen Breite entlang den Küsten von der jugoslawischen bis zur griechischen Grenze und zu der Grenze der Insel Saseno;

c) Gewässer Nordafrikas:
das Band von 12 Meilen Breite entlang den Küsten von der tunesischen bis zur ägyptischen Grenze;

d) Gewässer des Aegäus:
das Band von 12 Meilen Breite um die Küsten der Inseln der Besitzungen bis zu den türkischen Hoheitsgewässern;

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht vom 18. Mai 1940 („Deutsche Allgemeine Zeitung" vom 18. Mai 1940).
[3]) Gazzetta Ufficiale 1940, S. 2253 f. — In einer Note der italienischen Botschaft in Berlin vom 6. Juli 1940 an das deutsche Auswärtige Amt wird zur Erläuterung der Warngebiet-Erklärung mitgeteilt, daß „die 12-Meilen-Zone, in der die Schiffahrt gefährlich ist, in normalem Sinne an der Küste gemessen werden muß".

H1572-0308

e) Gewässer Italienisch-Ostafrikas:

Indischer Ozean:

Das Band von 12 Meilen Breite entlang der Küste von der Grenze Kenias bis zu der Grenze Britisch-Somalilands.

Rotes Meer:

das Band von 12 Meilen Breite entlang den Inseln und der Küste von der Grenze mit dem Sudan bis zu 12 Meilen östlich des Leuchtturms der Insel Fatma.

Von diesem Punkt bis Ras Dumeira ist das Band 6 Meilen breit.

Art. 3.

Die nationalen und neutralen Handelsschiffe, die die Ermächtigung zum Anlaufen eines Hafens des Königreichs Italien und Albanien, des Imperiums, der Kolonien oder der Besitzungen erhalten haben, werden sich der Anweisungen bedienen, die sie von einem der italienischen Verkehrsämter, die in ausländischen oder italienischen Häfen tätig sind, vorher erhalten haben.

Art. 4.

Zur Durchfahrt durch die Gefahrenzonen und die der Schiffahrt verbotenen Zonen werden besondere Sicherheitsrouten mit entsprechenden Annäherungssektoren geschaffen.

Auf diesen Sicherheitsrouten herrscht Lotsenzwang.

Art. 5—9.

(Enthalten Vorschriften über den Aufenthalt in den verbotenen Zonen.)

Art. 10.

Die Schiffe, die den Bestimmungen des vorliegenden Dekrets zuwiderhandeln, setzen sich den nach den Umständen erforderlichen militärischen Handlungen aus.

360.

Italienische Bekanntmachung vom 13. Juni 1940 betreffend italienische Minensperren im Kanal von Sizilien[1]).

Die italienische Regierung hat sich gezwungen gesehen, über die bereits am 6. 6. mitgeteilte Minensperre in einer Breite von 12 Meilen längs der Küsten des italienischen Königreichs, Albaniens, des Imperiums und seiner Kolonien und Besitzungen hinaus folgende Sperren zu legen: Im Westen auf 10° Ost von der tunesischen Küste bis 38° Nord, im Osten auf 15° 20′ Ost von der sizilianischen Küste bis 35° Nord, im Norden von 38° Nord, 10° Ost bis zur sizilianischen Küste, im Süden von 35° Nord, 15° 20′ Ost bis Ras Agedir (libysch-tunesische Grenze). Die oben angezeigten Gewässer gelten für die Schiffahrt als außerordentlich gefährdet. Die italienische Regierung fordert die neutralen Schiffe, die von dem einen Becken zum anderen fahren wollen, auf, die Straße von Messina zu benutzen, wo alle Maßnahmen zu einer beschleunigten Durchsuchung getroffen sind. Die neutralen Schiffe, die diese Operationen erleichtern wollen, können bei ihrem Weg vom Westen nach Osten ihre Papiere bei der Behörde von Capo Rasocolmo und auf dem Wege von Osten nach Westen beim Capo dell'Armi vorlegen, wobei sie auf dem Nord- wie Südwege die 12-Meilen-Grenze zu beachten haben.

3. Großbritannien und Frankreich

361.

Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 3. September 1939 über eine Bekanntmachung der britischen Admiralität betreffend britische Minenfelder[2]).

(Übersetzung.)

Durch das Außenministerium ist die Meldung eingegangen, daß die britische Admiralität mitgeteilt hat, daß folgende Gebiete auf Grund von Minen für die Schiffahrt gefährlich sind:

1. Die Straße von Dover: Schiffe, die die Straße von Dover passieren, können dies von jetzt ab dadurch ohne Gefahr tun, daß sie durch The Downs gehen. Schiffe, die eine andere Route anwenden, tun dies auf eigene Verantwortung.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Siehe dazu oben Nr. 148.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0309

2. Firth of Forth: Schiffe können ohne Gefahr in die Förde einlaufen, indem sie nördlich um das Bass-Rock-Feuerschiff herumgehen; wird eine andere Route benutzt, geschieht dies auf eigene Verantwortung.
3. Helgoländer Bucht: Die Gefahrenzone hat folgende Grenzen: Von (a) 56° 00′ N, 5° 00′ O nach (b) 56° 00′ N, 8° 00′ O, von dort den Grenzen der dänischen Hoheitsgewässer bis (c) 55° 40′ N folgen, von dort nach (d) 55° 40′ N und (e) 55° 24′ N, 7° 41′ O, von dort an der Breitenparallele 55° 24′ N bis zur Grenze der dänischen Hoheitsgewässer. Die Linie folgt dann der Grenze der dänischen Hoheitsgewässer bis zur deutschen Grenze, von dort an der deutschen Küste entlang bis zur holländischen Grenze. Von dort an den holländischen Hoheitsgewässern entlang bis (f) 53° 21′ N, 5° 0′ O und von dort nach (a).

362.

Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 12. September 1939 über eine Bekanntmachung der französischen Regierung betreffend britisch-französische Minenfelder[1]).

(Übersetzung.)

Durch das Außenministerium ist die Mitteilung eingegangen, daß die französische Regierung bekanntgegeben hat, daß in den untengenannten Gebieten, welche für die Schiffahrt gefährlich sind, Minen ausgelegt sind:

1. Straße von Calais.
   Schiffe, die die Straße von Calais auf der Reise von der Nordsee nach dem Kanal oder umgekehrt passieren, haben ausschließlich die Reede von The Downs zu passieren, wo sie von der britischen Admiralität Anweisungen erhalten werden. Schiffe, die von Westen kommen, haben sich so dicht wie möglich an der englischen Küste, von Dungeness an gerechnet, zu halten. Schiffe, die irgendeiner anderen Route folgen, tun es auf eigene Verantwortung.
2. Flandernbänke.
   Schiffe, die nach Boulogne oder östlich von Boulogne gelegenen französischen Häfen bestimmt sind, haben
   a) wenn sie von der Nordsee kommen, die Reede von The Downs zu passieren, wo sie die Anweisungen der britischen Admiralität erhalten werden;
   b) wenn sie vom Kanal kommen, Cherbourg anzulaufen, um dort die Anweisungen der französischen Admiralität entgegenzunehmen.

363.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 17. September 1939 betreffend die Schiffahrt in der Straße von Dover[2]).

(Übersetzung.)

Alle Schiffe, die durch die Straße von Dover fahren, haben folgende Regeln zu beachten:

a) Schiffe nach britischen Häfen und Häfen an der Ostseite der Nordsee haben 3 sm südlich von Dungeness und von dort durch The Downs zu passieren;
b) Schiffe nach französischen Häfen oder Häfen an der Südseite der Nordsee haben das Cap d'Alprech zur Entgegennahme von Verhaltungsmaßregeln anzusteuern;
c) Schiffe auf dem Wege nach oder von Häfen an der Südseite der Nordsee haben sich östlich von 2° 40′ Östlicher Länge und nördlich von 51° 20′ Nördlicher Breite zu halten. Schiffe, die durch den Kanal zu gehen wünschen, müssen sich innerhalb The Downs halten;
d) Schiffe in Häfen der französischen Nordküste werden von den französischen Behörden nähere Instruktionen erhalten.

364.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 22. September 1939 über britische Minenfelder[3]).

(Übersetzung.)

Minen sind in einem Gebiet ausgelegt, welches von folgenden Punkten eingeschlossen wird:

55° 00′ N. Br. 0° 45′ W. Lg.
55° 12′ N. Br. 0° 17′ W. Lg.
53° 50′ N. Br. 1° 24′ Ö. Lg.
53° 50′ N. Br. 0° 42′ Ö. Lg.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 17. September 1939).
[3]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 22. September 1939).

H1572-0310

365.

Bekanntmachung der norwegiſchen Admiralität vom 18. Oktober 1939 über ein britiſches Minenfeld im Briſtol-Kanal[1]).

Südlich des Feuerſchiffs „Scarweather" Minen in einem kreisförmigen Gebiet mit einem Radius von 3 sm ausgelegt. Kreiszentrum 3,6 sm 191° vom Feuerſchiff „Scarweather" bis zu 51° 23′ 40″ Nord und 3° 52′ 10″ West.

366.

Warnung der britiſchen Admiralität vom November 1939 vor Annäherung an die engliſche Oſtküſte[2]).

(Übersetzung.)

Bei Annäherung an die englische Ostküste werden alle Schiffe davor gewarnt, sich südlich der Newcastle-Breitenparallele aufzuhalten, ohne vorher Instruktionen erhalten zu haben.

367.

Bekanntmachung der britiſchen Admiralität vom November 1939 über britiſche Warngebiete[3]).

(Übersetzung.)

Ankern im Firth of Clyde verboten.

1. Vom 14. November, 12 Uhr, ist das Ankern im Firth of Clyde verboten zwischen einer Linie von Toward Point in Richtung 90° gezogen und einer Linie von Leven Point in Richtung 286°.
2. Vor dem Anlaufen des genannten Gebietes müssen alle Schiffe das Untersuchungsschiff bei Toward Point zwecks Instruktion anlaufen.
3. Schiffe, die dieser Warnung nicht nachkommen, tun es auf eigene Verantwortung.
4. Kein Schiff darf östlich um die Skelmorlie-Bank herum passieren.
5. Es sind Schritte vorzunehmen, um die Schiffe zu warnen, die unterwegs waren, als diese Mitteilung ausgestellt wurde.
6. Diese Warnung ist in weitest möglichem Umfang bekanntgegeben.

Die Positionen von Toward Point und Leven Point sind 55° 51,8′ Nord, 4° 58,7′ West bzw. 55° 57,0′ Nord, 4° 51,0′ West.

368.

Note der britiſchen Geſandtſchaft in Kopenhagen vom 16. November 1939 an das däniſche Außenminiſterium über britiſche Warngebiete[4]).

(Übersetzung.)

1. Folgende Feuerschiffe und Leuchttonnen sind in der Höhe von Folkestone ausgelegt:
   a) 1 Feuerschiff, das rotes Blinkzeichen gibt, auf Position 51° 30,4′ Nördl. Breite 1° 14,6′ Östl. Länge.
   b) 1 Feuerschiff, das weißes Blinkzeichen gibt, auf Position 51° 02,75′ Nördl. Breite 1° 15,5′ Östl. Länge.
   c) 1 Leuchttonne, die weißes Blinkzeichen gibt, auf Position 51° 01′ Nördl. Breite 1° 13,1′ Östl. Länge.
   d) 1 Leuchttonne, die weißes Blinkzeichen gibt, auf Position 51° 03,7′ Nördl. Breite 1° 19,6′ Östl. Länge.
2. Schiffe, die nach Plätzen zwischen Dungeness und The Downs bestimmt sind, müssen zwischen den zwei genannten Feuerschiffen passieren und nördlich um die beiden Leuchttonnen herum.
3. Schiffe, die es unterlassen, dem Obengenannten nachzukommen, tun das auf eigenes Risiko.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 9. November 1939).
[3]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 9. November 1939).
[4]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 16. November 1939).

H1572-0311

369.

Mitteilung der britischen Gesandtschaft in Kopenhagen vom November 1939 über britische Warngebiete[1]).

(Übersetzung.)

1. Bis auf weiteres ist es Handelsschiffen und Fahrzeugen verboten, das unten genannte Gebiet zu durchfahren oder darin zu ankern.

   Von Leith Martello Tower (Breite 55° 59′ N, Länge 3° 10′ W) 2,2 sm in Richtung 352° nach Gunnet Ledge Lysboje, von dort 1,8 sm in Richtung 81½°, von dort 0,98 sm in Richtung 129° nach Herwit Heulboje und von dort in Richtung 180° nach Land.

2. Der Kanal südlich von Inchkeith ist gesperrt.
3. Alle Schiffe auf dem Wege nach Häfen oder Ankerplätzen westlich von Inchkeith müssen durch den nördlichen Kanal gehen.
4. Schiffe, die gegen diese Warnung handeln, tun es auf ihre eigene Verantwortung.

370.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 1. Dezember 1939 über ein britisches Minenfeld[2]).

The Admiralty gives notice that the area bounded by the following points is dangerous to shipping on account of mines: —

Lat.	51° 59,6′ N.	Long.	2° 13′ E.
Lat.	51° 58,8′ N.	Long.	2° 35′ E.
Lat.	51° 43′ N.	Long.	2° 31′ E.
Lat.	51° 36′ N.	Long.	2° 6,7′ E.

Vessels entering this area do so at their peril.

The new minefield in the North Sea covers 300 square miles about midway between the Thames Estuary and the Schelde, in Holland. Merchant shipping between Britain and Holland normally passes in the vicinity of the new minefield and shipping from Scandinavian waters may also have to make a detour to reach the Thames Estuary or the English Channel.

371.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 24. Dezember 1939 über britische Minenfelder in der Nordsee[3]).

Germany has been guilty of laying automatic moored mines without notice in the North Sea outside territorial waters off the British coast. Consequently the Admiralty give notice that it is their intention to lay mines for the better protection of vessels navigating in the North Sea off the East Coast of England and Scotland. Mines will be laid without further notice within the areas defined below.

AREA 1. Bounded by lines joining the following positions: —

57° 55′ North	1° 5′ West
56° 40′ North	2° 3′ West
56° 10′ North	2° 3′ West
56° 45′ North	1° 20′ West
55° 00′ North	0° 45′ West
55° 12′ North	0° 00′
55° 45′ North	0° 27′ West
56° 10′ North	1° 9′ West
56° 40′ North	1° 9′ West
57° 55′ North	0° 9′ West

[1]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilung des dänischen Handelsministeriums vom 23. November 1939).
[2]) „The Times" vom 1. Dezember 1939.
[3]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 27. Dezember 1929.

H1572-0312

AREA 2. Bounded by lines joining the following positions. (This area is an extension of an area previously announced): —

55° 00′ North	0° 45′ West
53° 50′ North	0° 42′ East
53° 50′ North	1° 51′ East
55° 12′ North	0° 00′

AREA 3. Bounded by lines joining the following positions: —

53° 50′ North	0° 42′ East
53° 00′ North	2° 35′ East
51° 59′ 36″ North	2° 13′ East
51° 58′ 48″ North	2° 35′ East
53° 00′ North	3° 16′ East
53° 50′ North	1° 51′ East

Vessels navigating between ports on the East Coast of England and Scotland and ports on the Eastern shores of the North Sea must either

(1) Pass to the north of positions

(a) 58° 20′ North	1° 00′ East
(b) 58° 20′ North	1° 20′ West

and proceed between Rattray Head and the mined area declared herein; or

(2) Pass to the south of positions

(a) 51° 43′ North	2° 32′ East and
(b) 51° 36′ North	2° 6′ 42″ East

and, if approaching England, proceed to the Downs for orders in accordance with instructions given in Admiralty Notice to Mariners No. 2775. Passage through the mined area described herein is dangerous and vessels disobeying these instructions will do so at their peril.

372.

Mitteilung des französischen und britischen Gesandten in Oslo vom 8. April 1940 an den norwegischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten über die Legung von Minen in norwegischen Hoheitsgewässern[1]).

1° Au cours des dernières semaines, la campagne allemande contre les navires marchands de toutes nations s'est accentuée et a été menée avec une brutalité encore plus grande que précédemment. Le nombre des bâtiments neutres détruits du fait de l'Allemagne dépasse aujourd'hui 150, et le nombre des ressortissants neutres tués est de près de 1,000. Ces attaques ont été effectuées, dans presque tous les cas, en violation des règles reconnues de la guerre, fréquemment dans les conditions les plus barbares et, en maintes occasions, en l'absence de toute justification pour une action quelconque à l'égard du navire en cause. L'Allemagne a annoncé qu'elle se considère comme en droit de détruire tout navire neutre en route vers un port britannique quelconque, y compris les ports de contrôle de la contrebande, et il y a eu, en outre, des cas répétés de bâtiments détruits au cours d'un voyage entre deux ports neutres alors que ces bâtiments n'avaient aucune intention de toucher un port britannique.

Il est évident que le gouvernement allemand est engagé dans une campagne de destruction sans discrimination dans les eaux où il a fait déposer des mines sans les notifier, ou dans lesquelles ses sous-marins sont en place pour agir;

2° Alors que, au cours des dernières semaines, ce sont les flottes commerciales neutres qui ont accusé les plus grandes pertes, les bâtiments français et alliés ont souffert également de l'adoption de cette politique de destruction qui a reçu un nouveau développement par le bombardement, du haut des airs, des caboteurs et des bâtiments de pêche français et neutres, ainsi que par l'attaque, par mitrailleuses, de leur équipages. Le caractère innocent des bateaux de pêche a été, jusqu'à présent, universellement reconnu, cela n'a pas empêché, cependant, l'Allemagne de se livrer à près de 200 attaques sur ces bâtiments, en vue de les couler et de massacrer leurs équipages. Il n'est pas jusqu'aux bateaux-phares, lesquels ont pour mission de protéger la navigation de toutes les nations et sont traités en noncombattants en vertu de la coutume internationale, qui n'aient été, avec leurs équipages, impitoyablement bombardés.

[1]) „Le Temps" vom 9. April 1940.

H1572-0313

3° C'est un fait, qui ne saurait être assez souligné, que ces attaques allemandes ont tendu délibérément à la destruction de vies et de biens neutres, et il est plus qu'évident qu'elles ont été inspirées par le désir de répandre la terreur. Les alliés, d'autre part, n'ont jamais détruit ni endommagé aucun bâtiment neutre; ils n'ont tué aucun ressortissant neutre. Bien plus, ils ont non seulement sauvé les vies de nombreuses et innocentes victimes de ces outrages allemands, mais ils ont même sauvé des aviateurs et des équipages de sous-marins allemands qui étaient sur le point de se noyer et qui s'étaient rendus coupables d'actes inhumains;

4° La situation est donc telle que l'Allemagne viole d'une manière flagrante les droits des neutres pour atteindre les pays alliés, et insiste en même temps sur la nécessité de l'observation la plus stricte des règles de la neutralité toutes les fois ou elle en retire quelque avantage. La loi internationale a toujours reconnu le droit pour un belligérant, lorsque son ennemi a recouru systématiquement à des pratiques illégales, d'entreprendre l'action appropriée à la situation créée par les illégalités de cet ennemi. Une telle action, même si elle n'est pas conforme à la loi dans des circonstances habituelles, devient — ainsi qu'il est généralement reconnu — légale en raison de la violation de la loi par l'autre belligérant.

Aussi les gouvernements alliés se considèrent-ils comme en droit d'entreprendre telle action qu'ils estiment appropriée aux circonstances actuelles.

5° Les gouvernements alliés ont remarqué qu'une forte proportion des pertes infligées aux pays neutres, soit en vies humaines, soit en matériel, a été supportée par la marine marchande norvégienne. Cependant, tandis que le gouvernement allemand coule, d'une manière répétée, les navires norvégiens et tue des ressortissants norvégiens, il continue à demander au gouvernement norvégien l'usage le plus complet des eaux territoriales norvégiennes pour son propre commerce, et le gouvernement norvégien s'est même cru contraint de pourvoir à l'escorte armée dans ses eaux des bâtiments allemands alors qu'il n'était pas à même de recourir, en haute mer, à des mesures efficaces contre la brutalité de l'Allemagne dont ses propres navires ont été les victimes.

6° Quelle que soit la politique actuelle que le gouvernement norvégien soit obligé de suivre sous l'effet des menaces et de la pression allemandes, les gouvernements alliés ne peuvent plus longtemps tolérer un état de choses grâce auquel l'Allemagne obtient les ressources vitales pour la poursuite de la guerre et s'assure, de la part de la Norvège, des facilités qui placent les alliés dans une position dangereusement désavantageuse. C'est pourquoi ceux-ci ont déjà notifié au gouvernement norvégien qu'ils se réservent le droit de prendre telles mesures qu'ils peuvent considérer comme nécessaires pour empêcher ou prévenir l'Allemagne d'obtenir en Norvège des ressources ou des facilités qui, du point de vue de la conduite de la guerre, seraient à son avantage et au désavantage des alliés. Si la nécessité de gagner la guerre exige maintenant d'eux qu'ils recourent à ces mesures, l'opinion mondiale ne tardera pas à comprendre à la fois l'obligation où ils se sont trouvés d'agir ainsi et les motifs de leur action. Leur dessein dans cette guerre est de faire triompher des principes que les petits Etats de l'Europe souhaiteraient voir prévaloir, et dont, en fin de compte, l'existence même de ces Etats dépend. Les alliés ne suivront jamais, bien entendu, l'exemple de violence brutale de l'Allemagne, et toute action à laquelle ils se décideront sera toujours menée en accord avec les lois de l'humanité.

7° Aussi le gouvernement français et le gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni ont-ils résolu de refuser à l'ennemi de droit de continuer à se servir d'étendues d'eaux territoriales qui sont manifestement pour lui d'une valeur particulière, et ils ont, dans ces conditions, décidé d'empêcher le libre passage, à travers les eaux territoriales norvégiennes, des bâtiments transportant de la contrebande de guerre. Ils notifient en conséquence, par la présente communication, que les régions suivantes des eaux territoriales norvégiennes ont été rendues dangereuses pour la navigation, du fait des mines qui y ont été posées.

Les bâtiments pénétrant dans ces régions le feront à leurs risques et périls.

Stadtlandet. — Une région comprise entre la côte norvégienne et les lignes joignant les positions suivantes:

I	62° 11′ 06″ N	5° 06′ 12″ E
II	62° 09′ 24″ N	5° 00′ 13″ E
III	62° 12′ 18″ N	4° 49′ 30″ E
IV	62° 19′ 30″ N	5° 05′ 36″ E
V	62° 12′ 00″ N	5° 09′ 00″ E

Bud. — Une région comprise entre la côte norvégienne et les lignes joignant les positions suivantes:

I	62° 58′ 27″ N	7° 05′ 30″ E
II	63° 03′ 30″ N	6° 54′ 00″ E
III	63° 07′ 12″ N	7° 04′ 30″ E
IV	62° 59′ 24″ N	7° 07′ 15″ E

West Fiord. — Une région comprise entre la côte norvégienne et les lignes joignant les points suivantes:

I	67° 24′ 40″ N	14° 34′ 00″ E
II	67° 27′ 30″ N	14° 24′ 00″ E
III	67° 28′ 55″ N	14° 06′ 45″ E
IV	67° 33′ 55″ N	13° 51′ 30″ E
V	67° 37′ 55″ N	14° 02′ 15″ E
VI	67° 26′ 20″ N	14° 38′ 30″ E

H1572-0314

On observe que le dépôt de mines dans ces régions n'empêchera en rien le libre accès des nationaux norvégiens ou des bateaux norvégiens dans leurs propres ports et dans leurs villages côtiers.

En vue d'éviter toute possibilité que des navires norvégiens ou d'autres navires entrent par inadvertance dans ces eaux avant qu'ils aient été avisés en temps voulu du dépôt des mines, des dispositions ont été prises pour qu'a la limite des régions ainsi fixées patrouillent des bâtiments alliés jusqu'à ce qu'un délai de 48 heures se soit ecoulé depuis le dépôt de la première mine dans chaque région. Cette mesure, conjuguée avec l'avertissement par radio, est de nature à assurer pleinement la sécurité de la navigation.

373.

Protesterklärung der norwegischen Regierung vom 8. April 1940 gegen die britisch-französischen Minenfelder in norwegischen Hoheitsgewässern[1]).

(Übersetzung.)

The British and French Governments have this morning announced that they have allowed mines to be laid in three places in Norwegian territorial waters, for the purpose of barricading these waters to shipping, and British warships have been stationed on guard in these areas. The Norwegian Government protests strongly against this obvious breach of international law and against such a violation with force of Norwegian sovereignty and neutrality. Throughout the war Norway has adhered to the rules of neutrality with strict care, and it is only in accordance with those generally approved rules that she has kept her waters open for all legitimate sea traffic of the belligerent countries.

As the British and French Governments have taken measures to barricade our waters for exports to Germany, the Norwegian Government must recall that the British Government on Mar. 11 this year signed an agreement with Norway consenting to Norwegian goods, even including goods regarded as war contraband, being sold to Germany and sent from Norway to Germany. So much less reason, therefore, must the Norwegian Government have in expecting that the Allied Governments will interfere with force and try to stop these supplies.

The Norwegian Government can, therefore, in no way approve that the belligerent countries lay mines in Norwegian waters. We must demand that such mines are immediately removed and that teams of guarding foreign warships be discontinued. The Norwegian Government reserve the right to take adequate measures to which such a violation of neutrality can give rise.

374.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom April 1940 über britische Minenfelder in der Nordsee und im Skagerrak und Kattegat[2]).

The Admiralty give notice that the following area in the North Sea, Skagerrak and Kattegat is dangerous owing to mines: —

(a) West Limit: Longitude 5 degrees East from Dutch Territorial waters northward to latitude 56 degrees North, thence to a position in Latitude 60 degrees North, Longitude 4 degrees East.

(b) North Limit: Latitude 60 degrees North to the Norwegian coast, thence South and East along the coast to Swedish territorial waters.

(c) East Limit: Swedish territorial waters.

(d) South Limit: —

(1) In the Kattegat Latitude 57 degrees North.

(2) In the Skagerrak and North Sea, the Danish and German coasts and Dutch Territorial waters.

No mines will be laid in a channel extending 10 miles on either side of a line joining the following positions:

(i) Ramskar Light latitude 58 degrees 46 minutes north, longitude 11 degrees 00 minutes East.

(ii) Latitude 57 degrees 30 minutes North, longitude 7 degrees 50 minutes East.

(iii) Latitude 57 degrees 30 minutes North, longitude 4 degrees 38 minutes East.

[1]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 9. April 1940.
[2]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 13. April 1940.

H1572-0315

375.

Reuter-Meldung vom 14. April 1940 betreffend britisches Minenwarngebiet in der Ostsee und deren Zugängen[1]).

Legung eines Minenfeldes in der Ostsee und ihren Zugängen, mit Ausnahme der schwedischen Hoheitsgewässer, das die ganze südliche Ostsee und die beiden Belte ausfüllt und sich bis 12 Meilen südlich von Memel ausdehnt. Dadurch wird die ganze deutsche und dänische Ostseeküste minenblockiert.

Begrenzung:

a)	57° 00′ Nord	10° 26′ Ost
b)	57° 00′ Nord	12° 24′ Ost
c)	55° 30′ Nord	14° 20′ Ost
d)	55° 30′ Nord	21° 06,30′ Ost

376.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 28. April 1940 über britische Minenfelder vor der norwegischen Küste[2]).

The Vestfjorden has been mined to the northward of a line extending in a direction 126 deg. from Vaeroy Island Light. 67 deg. 39 min. N., 12 deg. 45 min. E., to the mainland.

The cannels to the north-east and to the south of Steinvaer Island, 69 deg. 10 min. N., 16 deg. 35 min. E., have also been mined.

Vessels navigating in these areas without seeking instructions from the local British or Norwegian naval authorities do so at their own peril.

377.

Verlautbarung der französischen Admiralität vom 12. Juni 1940 über französische Minenfelder vor den italienischen Küsten[3]).

(Übersetzung.)

Die französische Admiralität erklärt infolge Minenlegung folgende Zonen für die Schiffahrt gefährlich:

1. Alle die italienischen Küsten und die Küsten der italienischen Besitzungen benetzenden Gewässer bis zu einer Grenze der Meerestiefe von 500 Metern;
2. Die Mündungen von Bonifacio und die Durchfahrt zwischen Korsika und dem Kontinent;
3. Die von dem Meerespunkt 37° 30′ Nord, 11° 20′ Ost, Pantelleria, Kap San Marco begrenzte Zone.

378.

Bekanntmachung der britischen Admiralität vom 13. Juni 1940 über britische Minenwarngebiete im Mittelmeer[4]).

(Folgende Gewässer sind Minenwarngebiete):

1. Der Golf von Venedig, nördlich von 44° 46′ Nord.
2. Der Golf von Quarnaro und die Gewässer um die Inseln von Cherso und Lussina. Schiffen, die für jugoslawische Häfen bestimmt sind, wenn der Hafen nördlich von 44° 30′ Nord und östlich von 14° 00′ Ost liegt, wird empfohlen, innerhalb der jugoslawischen Hoheitsgewässer zu fahren.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 29. April 1940.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung (Italienische Note vom 15. Juni 1940 siehe oben Nr. 319).
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0316

3. Das Gebiet begrenzt:
   a) im Norden durch die Breitenparallele 41° 00′ Nord,
   b) im Westen durch die italienische Küste,
   c) im Süden durch Breitengrad von 39° 48′ Nord und
   d) im Osten durch den Längengrad von 18° 42′ Ost.

4. Das Gebiet begrenzt:
   a) im Norden durch den Breitengrad 38° 14′ Nord,
   b) im Westen durch die Küste von Sizilien,
   c) im Süden durch den Breitengrad 36° 40′ Nord,
   d) im Osten durch den Längengrad 16° 04′ Ost.

5. Das Gebiet begrenzt:
   a) im Norden durch den Breitengrad 32° 35′ Nord,
   b) im Westen durch den Längengrad 19° 00′ Ost,
   c) im Süden durch den Breitengrad 31° 35′ Nord,
   d) im Osten durch die Küste von Libyen.

6. Das Gebiet begrenzt:
   a) im Norden durch den Breitengrad 33° 15′ Nord,
   b) im Westen durch den Längengrad 22° 05′ Ost,
   c) im Süden durch die Küste von Libyen,
   d) im Osten durch den Längengrad 23° 05′ Ost.

7. Das Gebiet begrenzt:
   a) im Norden durch den Breitengrad . . 30′ Nord,
   b) im Westen durch die Küste von Labien,
   c) im Süden durch die Küste von Libyen,
   d) im Osten durch den Längengrad 24° 35′ Ost.

8. Das Gebiet begrenzt:
   a) im Norden durch den Breitengrad . . 30′ Nord,
   b) im Westen durch den Längengrad 26° 40′ Ost,
   c) im Süden durch den Breitengrad 26° 58′ Nord,
   d) im Osten durch die Grenze der türkischen Hoheitsgewässer.

9. Der Golf von Tarent nördl. von 40° 00′ Nord und alle albanesischen Hoheitsgewässer.

379.

Verlautbarung der britischen Admiralität vom 10. Juli 1940 über britische Minenfelder in den Gewässern zwischen den Orkney-Inseln und Island und zwischen Island und Grönland[1]).

(Übersetzung.)

Die Admiralität gibt bekannt, daß die Gewässer zwischen den Orkney-Inseln und Island und zwischen Island und Grönland wegen Minenlegung gefährdet sind. Alle Schiffe, die sich vom Atlantischen Ozean kommend durch die Gewässer zwischen den Shetland-Inseln und der Küste von Grönland in europäische Häfen begeben wollen, müssen südlich des Breitengrades von Rona (ungefähr 59° 7′ 30″ n. Breite, 5° 50′ w. Länge) in die Nordsee einfahren. Sie müssen zwischen Rona und Kap Wrath hindurchfahren und von da geradeaus durch den Pentland-Firth nach Kirkwall, um dort nähere Instruktionen über die weiter zu verfolgende Route zu erhalten. Schiffe, die von der Ostsee in den Atlantischen Ozean fahren wollen, müssen mindestens vier Tage vorher den britischen Konsul in Stockholm, Helsinki, Tallinn, Riga oder Kowno um Instruktionen über die einzuschlagende Route bitten. Schiffe, die von finnischen oder russischen Häfen im Eismeer in den Atlantischen Ozean wollen, müssen zuerst nach Kirkwall fahren und sich dabei westlich des Meridians von 1° 30′ w. Länge halten, sobald sie den 70. Grad n. Breite in südlicher Richtung überschritten haben. In Kirkwall werden sie dann Anweisungen über die einzuschlagende Route erhalten. Schiffe, die diesen Anweisungen nicht gehorchen, tun es auf eigene Gefahr.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0317

4. Dänemark

380.

Note des dänischen Außenministeriums vom 4. September 1939 an die diplomatischen Missionen in Kopenhagen betreffend dänische Minenfelder an den Einfahrten zum Kopenhagener Hafen[1]).

Le Ministère des Affaires Etrangères a l'honneur de faire connaître aux représentations diplomatiques auprès du Gouvernement danois et de les prier de bien vouloir informer leurs Gouvernements respectifs que des mines sous-marines seront mouillées aux entrées des parages dits « Kongedybet », « Hollaenderdybet » et « Drogden », et que toute navigation à destination et en provenance de la rade et du port de Copenhague sans emploi de pilotage est défendu.

Le Ministère des Affaires Etrangères se réserve de faire parvenir plus tard aux représentations copies des « Efterretninger for Søfarende » (Avis aux Navigateurs) contenant des renseignements plus détaillés sur les conditions de navigation pour la rade de Copenhague.

381.

Dänische Bekanntmachung vom September 1939 betreffend dänisches Warngebiet südlich dänischer Inseln[2]).

Das für die Fischerei als gefährdet bezeichnete 2 sm breite Gebiet am äußeren Rande der dänischen Hoheitsgewässer zwischen den Längengraden 10° 5′ O und 12° 5′ O ist auch für die Schiffahrt gefährdet.

Durchfahrt aus dem Großen Belt ist nur auf folgendem Kurs möglich: Es ist ein Punkt Kjels Nor in 270 ° 1,5—2 sm ab anzusteuern. Von dort Kurs Süd 5 sm ablaufen. Dann Fahrt frei.

Durchfahrt aus dem Kleinen Belt ist nur nördlich und westlich des Breitgrundes möglich.

382.

Mitteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine vom 21. November 1939 über die dänischen Beltsperren[3]).

Dänische Beltsperren nach dänischen Angaben verlaufen:

Großer Belt: Sperre innerhalb Hoheitsgewässer von Langeland nach Albuen. Nördliche Begrenzung 54° 51,5′ N, südliche Begrenzung 54° 47,5′ N. 400 bis 450 m breite Sperrlücke, von 54° 51,5′ N, 10° 52,2′ O nach 54° 47,5′ N, 10° 52′ O; je ein Feuerschiff, im Norden auf 54° 51′ N, 10° 52,1′ O, im Süden auf 54° 47,5′ N, 10° 52′ O.

Kleiner Belt: Sperre innerhalb Hoheitsgewässer von Alsen nach Ärö. Nördliche Begrenzung von 54° 56′ N, 10° 3,2′ O nach 54° 58′ N, 10° 12,4′ O. Südliche Begrenzung von 54° 53′ N, 10° 4,8′ O nach 54° 54,5′ N, 10° 9,5′ O nach 54° 54,5′ N, 10° 15,8′ O. 400 bis 450 m breite Sperrlücke von 54° 57′ N, 10° 7,5′ O nach 54° 54,5′ N, 10° 9,5 O; Feuerschiff im Norden auf 54° 57,5′ N, 10° 7,3′ O, im Süden auf 54° 54′ N, 10° 9,8′ O.

383.

Note des dänischen Außenministeriums vom 21. November 1939 an die diplomatischen Missionen in Kopenhagen betreffend dänische Minensperren im Großen und Kleinen Belt[4]).

Le Ministère des Affaires Etrangères a l'honneur de faire connaître aux représentations diplomatiques auprès du Gouvernement danois et de les prier de bien vouloir informer leurs Gouvernements respectifs que, en vue de faciliter la surveillance des règles de neutralité danoises, les autorités maritimes ont decidé de faire mouiller des mines sous-marines aux eaux territoriales dans les parties méridionales du Grand Belt et du Petit Belt. Des voies de passage seront ouvertes à la navigation.

Les renseignements nécéssaires sur les zones maritimes dans lesquelles la navigation dans les voies de passage établies à travers les champs de mines sont contenus dans le numéro 52 des « Efterretninger for Søfarende », dont deux copies se trouvent ci-annexées.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung vom 28. September 1939.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0318

5. Schweden

384.

Mitteilung des ſchwediſchen Miniſteriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 5. Dezember 1939 an die deutſche Geſandtſchaft in Stockholm über die ſchwediſche Minenſperre zwiſchen den Alands-Inſeln und dem ſchwediſchen Feſtland[1]).

La Ministère Royale des Affaires Etrangères a l'honneur de communiquer ce qui suit:

En vue de faciliter la sauvegarde de la neutralité suédoise, des mines ont été mouillées dans les eaux territoriales suédoises de Södra Kvarken entre 60° 21,0′ de latitude N et 60° 15,0′ de latitude N et 18° 52,0′ de longitude E et les lignes droites qui relient les points suivants:

60° 21,0′ de latitude N, 19° 8,9′ de longitude E;

le point central de récif dit Märket;

60° 15,0′ de latitude N, 19° 6,8′ de longitude E.

La navigation est mise en garde contre le danger de traverser les eaux ainsi désignées; elle est, en outre, invitée à utiliser principalement la passe de l'archipel d'Öregrund.

Pour les navires dont le tirant d'eau ne leur permet pas d'utiliser la passe de l'archipel d'Öregrund, il sera organisé un service de pilotage, dont les pilotes pourront être obtenus aux lieux suivants;

pour les navires arrivant du Nord, en un lieu situé par 60° 25,0′ de latitude N et 19° 0,0′ de longitude E; et

pour les navires arrivant du Sud, au large, en dehors de la station de pilotage de Svartklubben.

385.

Mitteilung des deutſchen Auswärtigen Amts vom 12. Dezember 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine zu der ſchwediſchen Minenſperren-Erklärung vom 5. Dezember 1939[2])

Bei der Übergabe der Mitteilung wurde schwedischerseits mündlich noch folgendes hinzugefügt:

Die Auslegung der Minen, die für die Sicherung der schwedischen Neutralität unerläßlich sei, solle in keiner Weise der Seefahrt im Bottnischen Meerbusen hinderlich sein. So sei z. B. dafür Sorge getragen worden, daß die deutschen Erzdampfer ohne jede Schwierigkeit innerhalb einer besonders abgesteckten Fahrtrinne durch die Minensperre geleitet werden könnten. Das in der Verbalnote bezeichnete Warngebiet sei außerdem größer als das de facto gelegte Minenfeld. Die tatsächliche Minensperre befinde sich zwischen den Felsenriffen von Understen und Märketskallen innerhalb einer um diese beiden Punkte halbkreisförmig gezogene Dreiseemeilengrenze.

386.

Mitteilung des ſchwediſchen Miniſteriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 9. Dezember 1939 an die deutſche Geſandtſchaft in Stockholm über die ſchwediſche Minenſperre zwiſchen den Alands-Inſeln und dem ſchwediſchen Feſtland[3]).

Le Ministère des Affaires Etrangères a l'honneur de communiquer à la Légation d'Allemagne que des mines ont été mouillées dans les eaux intérieures suédoises de l'archipel d'Öregrund entre 60° 8,0′ de latitude Nord et 60° 31,0′ de latitude Nord.

Dans la passe entre Öregrund et Svartklubben il sera organisé un service de pilotage dont les pilotes pourront être obtenus à l'un ou l'autre de ces lieux.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Siehe dazu unten Nr. 394.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung. — Siehe dazu unten Nr. 394.

H1572-0319

387.

Note der deutschen Gesandtschaft in Stockholm vom 11. Dezember 1939 an das schwedische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die schwedische Minensperre zwischen den Alands-Inseln und dem schwedischen Festland[1]).

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich, das Königlich Schwedische Ministerium des Äußern unter Bezugnahme auf seine Verbalnoten vom 5. und 9. d. M. im Auftrage ihrer Regierung um gefällige Aufklärung über die Gründe für die schwedischerseits erfolgte Minenlegung zwischen den Alands-Inseln und dem schwedischen Festlande zu bitten. Die Gesandtschaft beehrt sich gleichzeitig mitzuteilen, daß die deutsche Regierung die in Rede stehenden Maßnahmen, sofern eine befriedigende Begründung dafür nicht gegeben werden sollte, als ungewöhnlich und allein gegen die deutsche Seekriegführung gerichtet ansehen und sich weitere Schritte nach Prüfung der Sach- und Rechtslage vorbehalten muß.

388.

Antwortnote des schwedischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 15. Dezember 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Stockholm auf deren Note vom 11. Dezember 1939[2]).

In Beantwortung der Verbalnote der deutschen Gesandtschaft vom 11. d. M. beehrt sich das Königl. Ministerium des Äußern mitzuteilen, daß die in Södra Kvarken und dem damit zusammenhängenden innerschwedischen Fahrwasser ausgelegten schwedischen Minierungen dadurch veranlaßt worden sind, daß die Entwicklung der letzten Zeit in einem angrenzenden Lande die Gefahr von Kriegshandlungen in dem betreffenden Wassergebiet herbeigeführt hat. Die Minierungen haben den Zweck, der Gefahr einer Verletzung des schwedischen Gebiets, die dadurch entstehen kann, vorzubeugen.

Das Königl. Ministerium des Äußern erlaubt sich zu betonen, daß die Minierungen innerhalb schwedischen Territorialgewässers im Abstande von drei Seemeilen von schwedischem Festland und schwedischen Inseln ausgelegt sind. Daß ein neutrales Land das Recht hat, in seinem Territorialgewässer Minen auszulegen, ist ein anerkannter völkerrechtlicher Grundsatz, der auch in der VIII. Haager Konvention vom Jahre 1907 zum Ausdruck gekommen ist.

Die Minenlegungen sind, wie aus Obenstehendem hervorgeht, nicht durch die deutsche Seekriegführung veranlaßt worden, und die schwedische Regierung möchte hervorheben, daß sie nicht gegen diese Seekriegführung gerichtet sind.

389.

Weisung des deutschen Auswärtigen Amts vom 10. Januar 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Stockholm betreffend Sperrmaßnahmen zur Verhinderung feindlicher Banngutzufuhr durch die schwedischen Hoheitsgewässer im Sund[3]).

Als wichtigstes Mittel zur Unterbindung des Banngutverkehrs von den Anliegerstaaten der Ostsee zu den Feindländern dient der Reichsregierung die Kontrolle der Ostseeausgänge. Dieser Kontrolle hat sich die Schiffahrt der Anliegerstaaten jedoch in den ersten Kriegsmonaten vielfach dadurch entzogen, daß sie zur Ausreise aus der Ostsee die schwedischen Küstengewässer und die Durchfahrt durch den Sund innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer benutzte.

Wie der Gesandtschaft bekannt, wurden hiergegen vor einigen Wochen Maßnahmen getroffen. Deutsche Seestreitkräfte verstärkten die Minensperren in den Belten und im Sund. Trotz des schwedischen Einspruchs wurde auch das Seegebiet bis unmittelbar an die Dreiseemeilengrenze der schwedischen Hoheitsgewässer mit Minen gesperrt.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0320

Wie die Kriegsmarine jetzt mitteilt, haben jedoch diese Maßnahmen nach den seither gemachten Beobachtungen nicht genügt, um die Zufuhr von Banngut an unsere Gegner auf neutralen Schiffen aus der Ostsee heraus wirksam zu unterbinden. Vielmehr fließt dieser Verkehr in einem ununterbrochenen Strom jetzt noch aus der Ostsee heraus. Er benutzt die schwedischen Hoheitsgewässer, insbesondere die flache Fahrrinne südlich und westlich Falsterbo. Diese Durchfahrt ist aber nur für kleinere Schiffe möglich. Größere Schiffe laden vor der Durchfahrt einen Teil ihrer Ladung auf Leichter um und nach der Durchfahrt wieder ein. Da die deutschen Streitkräfte auf die schwedischen Hoheitsgewässer Rücksicht nehmen, so bleibt dieser Verkehr unserem Zugriff entzogen. Davon abgesehen besteht die Möglichkeit, daß feindliche U-Boote durch die schwedischen Hoheitsgewässer in die Ostsee eindringen.

Die Seekriegsleitung hat zur Abhilfe dieses unerträglichen Zustandes vorgeschlagen, in Anlehnung an die mit der dänischen Regierung hinsichtlich der Belte getroffenen Regelung die schwedische Regierung zu ersuchen, sie möge selbst die schwedischen Hoheitsgewässer in der Kogrund-Rinne für jede Durchfahrt wirksam sperren. Um den Verkehr nach der Ostsee oder aus ihr heraus durchzulassen, würde entweder bei unserer Sundsperre oder bei einer neuen Sperrlegung, etwa am Südausgang der Flint-Rinne, die auch gemeinsam mit den Schweden ausgelegt werden könnte, eine Sperrlücke mit deutscher und schwedischer Sperrbewachung und gemeinsamem Lotsendienst vorzusehen sein. Wenn eine neue Sperrlegung am Südausgang der Flint-Rinne beschlossen werden sollte, so würde auch Dänemark beteiligt werden müssen. Man könnte daran denken, in diesem Falle die Sperrlücke ähnlich wie in den Belten mit dem Nordteil in schwedische Hoheitsgewässer, mit dem Südteil in die freie See zu legen. Die technische Durchführung würde wohl am besten im unmittelbaren Einvernehmen zwischen den deutschen und schwedischen Marinestellen zu regeln sein.

Eine ähnliche Regelung ist auch im Kriege 1914/18, nach langen Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen, getroffen worden. Doch war damals eine Durchfahrtslücke in der schwedischen Minensperre in der Kogrund-Rinne vorgesehen worden; eine solche Durchfahrtslücke kommt bei unserem jetzigen Vorschlag nicht in Betracht. Eine Aufzeichnung über jene Vorgänge ist anliegend zur Kenntnisnahme beigefügt. Für die schwedische Regierung würde sich aus der vorgeschlagenen Regelung der Vorteil ergeben, daß schwedische Kriegs- und Handelsfahrzeuge jeder Größe die Sperre passieren können, letztere, solange sie nicht Waren befördern, die der Kriegswirtschaft unserer Gegner zugute kommen.

Es wird angenommen, daß es möglich sein sollte, über die Frage der Sperrung der Hoheitsgewässer im Sund zu einer gütlichen Einigung zu gelangen. Die Gesandtschaft wird gebeten, dieses deutsche Verlangen alsbald bei der schwedischen Regierung in freundschaftlicher Form, aber mit besonderem Nachdruck vorzutragen und über das Ergebnis dieses Schrittes drahtlich zu berichten. Es wird anheimgestellt, einen entsprechenden Schritt gleichzeitig durch den Herrn Marineattaché, der dieserhalb auch vom Oberkommando der Kriegsmarine mit Weisung versehen wird, bei dem schwedischen Flottenchef ausführen zu lassen.

390.

Drahtbericht des deutschen Gesandten in Stockholm vom 20. Januar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt über die Haltung der schwedischen Regierung betreffend Sperrmaßnahmen zur Verhinderung feindlicher Banngutzufuhr durch die schwedischen Hoheitsgewässer im Sund[1]).

Außenminister bat mich heute zu sich, um mir mitzuteilen, daß schwedische Regierung nach reiflicher Überlegung im Staatsrat und im gemeinsamen außenpolitischen Reichstag und Regierungsausschuß sich mit Rücksicht auf Wahrung strikter Neutralität nicht in der Lage sähe, unserem Ersuchen zu entsprechen. Günther ist der Ansicht, daß Unterbindung Verkehrs aus Ostsee England wirtschaftlich nicht fühlbar schädige. Estland und Lettland spielten als Lieferstaaten für England keine nennenswerte Rolle, Finnland käme augenblicklich kaum in Frage, auch bliebe nach wie vor Verkehr über Westküste möglich. Gerade jetzt mache schwedische Regierung größte Anstrengungen, Neutralität gegenüber Westmächten zu wahren. Außenminister versicherte, daß schwedische Regierung dies auch künftig, und wenn erforderlich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln tun würde. Sperrung eigener Hoheitsgewässer bedeute aber unneutrale Haltung, die England durch Absperrung von jeglicher Zufuhr nach Schweden beantworten werde. Günther teilte mir mit, daß England bereits auf Norwegen stärksten Druck ausgeübt habe, um Unterbindung deutschen Schiffsverkehrs in Hoheitsgewässern (Erztransport) zu erreichen. Norwegische Regierung habe Ansinnen abgelehnt. Ein Bestehen auf deutscher Forderung im Öresund würde unabsehbare Folgen haben, die Schwedens neutrale Stellung im jetzigen Kriege gefährden könnte.

Günther betonte schließlich Bereitwilligkeit, schwedischer Regierung Frage Verhinderung Einschleichens von Unterseebooten in Ostsee mit uns zu erörtern und bat, Deutschland möge Gesamtfrage erneut prüfen und von ihrem Verlangen Abstand nehmen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0321

391.

Note des ſchwediſchen Miniſteriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 11. April 1940 an die deutſche Geſandtſchaft in Stockholm betreffend ſchwediſche Minenfelder an der ſchwediſchen Weſtküſte innerhalb ſchwediſcher Hoheitsgewäſſer[1]).

Le Ministère Royal des Affaires Etrangères a l'honneur de communiquer ce qui suit:

1. En vue de faciliter la sauvegarde de la neutralité suédoise, des mines ont été mouillées, sur la côte occidentale du Royaume, dans les eaux territoriales intérieures suédoises (en deçà des ilots et récifs les plus éloignés de la côte qui ne sont pas constamment submergés) entre 57° 15′ et 58° 25′ de latitude.

2. Les navigateurs sont mis en garde contre le danger de naviguer, dans le zone susvisée, en dehors des eaux de pilote indiquées dans la carte marine, sauf indication spéciale ci-dessous d'une autre passe navigable.

Un service de mise en garde et de pilotes ou d'indication d'une autre passe navigable est organisé dans les eaux de pilots où il a été mouillé des mines.

De plus amples renseignements relatifs aux zones et passe n'offrant pas de danger pour le pêche et la navigation locale seront donnés, en outre, à la population locale par les soins du Chef du District naval de la côte occidentale.

3. La nécessité est rappelée aux capitaines des navires marchands de se conformer strictement aux dispositions de l'article 6 du Décret royal du 26 septembre 1938 (no 591), concernant la navigation dans les eaux côtiéres suédoises dans certaines circonstances exceptionelles, en cas de passage á travers des champs de mines.

4. Les navires affectés au service de mise en garde contre le danger des mines ou de pilotage à travers les eaux minées porteront de jour un grand pavillon rouge et jaune renforcé au besoin de coups de pistolet éclairants, et de nuit deux feux rouges visibles tout autour de l'horizon. De nuit, des feux rouges à éclats répétés seront projetés, en outre, du côté des navires à leur approche.

392.

Drahtbericht des deutſchen Marineattachés in Stockholm vom 8. Mai 1940 an das Oberkommando der Kriegsmarine über ein ſchwediſches Minenfeld in den Stockholmer Schären[2]).

Schwedische Marine mitteilt, daß im Gebiet Stockholmer Schären innerhalb Grenze „inneren Hoheitsgewässer" zwischen 58° 42′ und 59° 54′ Nord zur Erleichterung Neutralitätswache Minen gelegt wurden. Schiffahrt wird auf Lotsenfahrwasser hingewiesen.

393.

Note des ſchwediſchen Miniſteriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 11. Mai 1940 an die deutſche Geſandtſchaft in Stockholm betreffend ſchwediſches Minenfeld in der Kogrundrinne[3]).

Le Ministère Royal des Affaires Etrangères a l'honneur de communiquer ce qui suit:

1. En vue de faciliter la sauvegarde de la neutralité suédoise, des mines ont été mouillées dans Kogrungsrännan, partie méridionale du Sund, dans les eaux territoriales suédoises. La zone minée est délimitée par des lignes droites reliant les points suivants:

55° 29,0′	de latitude N	12° 47,8′	de longitude E
55° 26,0′	de latitude N	12° 50,5′	de longitude E.

2. Un service de pilotage sera organisé dans la passe de Kogrundsrännan.

Les navires n'ayant pas déjà un pilote suédois à bord pourront, de jour, s'adresser aux pilotes spécialement désignés qui se trouvent aux lieux suivants:

Pour les navires arrivant du Nord, en un lieu situé par 55° 30,5′ de latitude N et 12° 51′ de longitude E, en dehors de Klagshamn,

pour les navires arrivant du Sud, en dehors du port de Skanör.

3. La nécessité est rappelée aux capitaines de tous les navires — quels qu'en soient les dimensions et les moyens de propulsion — qui n'appartiennent pas aux forces armées suédoises ou étrangères, de se conformer strictement aux dispositions de l'article 6 du Décret Royal du 26 septembre 1938 (no. 591) concernant la navigation dans les eaux côtières suédoises dans certaines circonstances exceptionelles.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0322

394.

Mitteilung der schwedischen Marine vom 17. Mai 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Stockholm über die schwedische Minensperre zwischen den Alands-Inseln und dem schwedischen Festland[1]).

Die durch die Kundgebungen von den am 5.[2]) und 9.[3]) Dezember 1939 erlassenen Vorschriften betreffs der Minenfelder in südlich Kvarken und in den Schären von Öregrund werden hiermit aufgehoben und durch nachstehende Vorschriften ersetzt.

1. Um die Tätigkeit der schwedischen Neutralitätswache zu erleichtern, sind Minen in folgenden Gebieten ausgelegt worden:

   a) in Südlich Kvarken, in den schwedischen Hoheitsgewäsern in einem Gebiet, welches von folgenden Linien begrenzt wird:

   nach Norden von der Latitüde N 60° 21′, nach Süden von der Latitüde N 60° 15′, nach Westen von der Longitüde O 18° 52′/ und nach Osten von den Linien, welche die Punkte Latitüde N 60° 21′, Longitüde O 19° 8,9′, dem Mittelpunkt des Felseneilands „Märket", samt Latitüde N 60° 15′, Longitüde O 19° 6,8′ verbinden.

   Seefahrende werden davor gewarnt, das oben angegebene Gebiet zu befahren.

   Minenlotsen durch die Minenfelder erfolgt nicht. Die Schiffahrt wird an das Fahrwasser durch die Schären von Öregrund gemäß nachstehenden Vorschriften verwiesen.

   b) in den Schären von Öregrund in den inneren schwedischen Hoheitsgewässern zwischen den Latitüden N 60° 10′ und N 60° 21′. Im durchgehenden Fahrwasser zwischen Öregrund und Svartklubben wird Minenlotse angeordnet, wobei Lotse an einem von den erwähnten Plätzen erhalten wird.

   Der Chef des Marinedistriktes der Ostküste wird dafür Sorge tragen, daß die Bewohnerschaft in der Gegend nähere Auskunft über für Fischfang und lokalen Bootsverkehr gefahrlose Gebiete und Fahrwasser erhält.

2. Die Befehlshaber jedes Fahrzeuges, unabhängig von Größe und Art des Fahrzeuges, welches nicht der schwedischen Wehrmacht oder der Wehrmacht fremder Staaten gehört, werden daran erinnert, daß die Vorschriften des § 6 der Königl. Kundgebung vom 26. September 1938 betreffs der Schiffahrt in schwedischen Hoheitsgewässern bei gewissen außerordentlichen Verhältnissen genau eingehalten werden müssen.

6. Rumänien

395.

Note der rumänischen Gesandtschaft in Berlin vom 30. Juni 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend rumänische Warngebiete[4]).

Die Königlich Rumänische Gesandtschaft beehrt sich dem Auswärtigen Amt mitzuteilen, daß mit Anfang des 30. Juni 1940 zwei Punkte der rumänischen Territorialgewässer als gefährliche Zonen erklärt werden, und zwar zwischen Breitengrad 45° 14′ und 44° 50′ Nord, östlich begrenzt durch Längengrad 29° 57′. Der zweite Punkt befindet sich zwischen Breitengrad 44° 14′ und 44° Nord, östlich begrenzt mit Längengrad 28° 56′.

Fremde Fahrzeuge, welche die Donau oder den Hafen Constanza anlaufen wollen, müssen rechtzeitig durch Funkmeldung den Hafenbehörden von Sulina oder Constanza den Tag und die Stunde ihrer Ankunft bekanntgeben und auf den Lotsen 8 sm südöstlich des Leuchtturms Sankt Georg (Sfântul Gheorghe) und 5 sm südöstlich des Tusla-Kaps warten.

Fahrzeuge, welche diese Gefahrenzonen unter Nichtbeachtung dieser Vorschriften befahren sollten, tun es auf eigene Gefahr. Der Lotse ist verfügbar von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, schlechtes Wetter und Nebel ausgenommen. Die Leuchttürme der rumänischen Küste sind außer Betrieb gesetzt.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Siehe oben Nr. 384.
[3]) Siehe oben Nr. 386.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0323

Gewährung des Indults

H1572-0324

H1572-0325

H1572-0326

396.

Italienisches Königliches Dekret vom 16. Juni 1940 betreffend die Gewährung des Indults an feindliche Privathandelsschiffe[1]).

(Übersetzung).

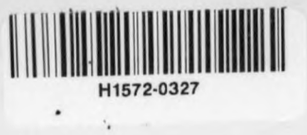
Artikel 1.

Die Privathandelsschiffe der Nationalität eines feindlichen Staates, die sich in einem italienischen Hafen befinden, werden, unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit, ermächtigt, innerhalb eines kurzen, vom Marineminister bestimmten Zeitraumes auszulaufen.

Artikel 2.

Die im vorhergehenden Artikel genannten Schiffe werden auf Veranlassung des Marineministers mit einem entsprechenden Geleitschein ausgestattet.

[1]) Gazzetta Ufficiale 1940 S. 2348.


H1572-0327

H1572-0328

Ausfuhrsperre

H1572-0329

H1572-0330

I. Grundsätze

1. Großbritannien

397.

Erklärung des britischen Premierministers im House of Commons vom 21. November 1939 über die bevorstehende Verhängung der Ausfuhrsperre[1]).

. . . the House will be aware that during the last three days upwards of 10 ships, six of which were neutrals, were sunk, with very serious loss of life, by German mines. The Hague Convention, to which Germany is a party, and which she announced her intention of observing as recently as 17th September last, provides that when anchored mines are used every possible precaution must be taken for the security of peaceful navigation. This is the very essence of the Convention, as the mine cannot discriminate between warship and merchant ship, or between belligerent and neutral. The Convention particularly requires that the danger zone must be notified as soon as military exigencies permit, once the mines cease to be under observation by those who laid them. If unanchored mines are used, they must become harmless one hour at most after those who laid them have lost control over them.

None of these provisions has been observed by the German Government in laying the mines which occasioned the losses I have mentioned, and this fresh outrage is only the culmination of a series of violations of agreements to which Germany had set her hand. I need only recall the sinking of the „Athenia" with the loss of 112 lives and the subsequent destruction of British, Allied and neutral vessels by mine, torpedo or gunfire. These attacks have been made, often without warning and, to an increasing extent, with a complete disregard of the rules laid down in the Submarine Protocol to which Germany subscribed or of the most elementary dictates of humanity.

His Majesty's Government are not prepared to allow these methods of conducting warfare to continue without retaliation. I may remind the House that in the last war, as a measure of justified reprisal for submarine attacks on merchant ships, exports of German origin or ownership were made subject to seizure on the high seas. The many violations of international law and ruthless brutality of German methods have decided us to follow a similar course now, and an Order in Council will shortly be issued giving effect to this decision.

398.

Britische Order in Council vom 27. November 1939 betreffend die Verhängung der Ausfuhrsperre[2]).

ORDER IN COUNCIL FRAMING REPRISALS FOR RESTRICTING FURTHER THE COMMERCE OF GERMANY.

At the Court at Buckingham Palace the 27th day of November, 1939.

PRESENT,

The King's Most Excellent Majesty in Council.

Whereas His Majesty has been compelled to take up arms against Germany in defence of the fundamental right of nations to a free and peaceful existence:

[1]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 353 Sp. 1033 f.
[2]) Stat. Rules and Orders 1939 No. 1709.

H1572-0331

And whereas German forces have in numerous cases sunk merchant vessels, British, Allied and neutral, in violation of the rules contained in the Submarine Protocol, 1936, to which Germany is a party:

And whereas merchant vessels, British, Allied and neutral, have been sunk by mines laid by German forces indiscriminately and without notification, in contravention of the obligations of humanity and the provisions of the Hague Convention No. VIII of 1907 to which Germany is a party:

And whereas the sinking of these vessels has been effected without regard to their nationality or destination or to the nature; ownership or destination of their cargoes:

And whereas these acts have already resulted in grave loss of non-combatant life, British, Allied and neutral:

And whereas it is manifest that the German Government have deliberately embarked on a policy of endeavouring to destroy all seaborne trade between the Allied and other countries by a ruthless use of the forces at their disposal, contrary to the laws and customs of war, the rights of neutrals and the obligations of humanity:

And whereas this action on the part of the German Government gives to His Majesty an unquestionable right of retaliation:

And whereas the Allies of His Majesty are associated with Him in the steps now to be announced for restricting further the commerce of Germany:

Now, therefore, His Majesty is pleased, by and with the advice of His Privy Council, to order, and it is hereby ordered, as follows:—

1. Every merchant vessel which sailed from any enemy port, including any port in territory under enemy occupation or control, after the 4th day of December, 1939, may be required to discharge in a British or Allied port any goods on board laden in such enemy port.

2. Every merchant vessel which sailed from a port other than an enemy port after the 4th day of December, 1939, having on board goods which are of enemy origin or are enemy property may be required to discharge such goods in a British or Allied port.

3. Goods discharged in a British port under either of the preceding Articles shall be placed in the custody of the Marshal of the Prize Court, and, unless the Court orders them to be requisitioned for the use of His Majesty, shall be detained or sold under the direction of the Court. The proceeds of goods so sold shall be paid into Court.

On the conclusion of peace such proceeds and any goods detained but not sold shall be dealt with in such manner as the Court may in the circumstances deem just; provided that nothing herein shall prevent the payment out of Court of any such proceeds or the release of any goods at any time (a) if it be shown to the satisfaction of the Court that the goods had become neutral property before the date of this Order, or (b) with the consent of the proper officer of the Crown.

4. The law and practice in Prize shall, so far as applicable, be followed in all cases arising under this Order.

5. Nothing in this Order shall affect the liability of any vessel or goods to seizure or condemnation independently of this Order.

6. For the purposes of this Order the words "goods which are of enemy origin" shall include goods having their origin in any territory under enemy occupation or control, and the words "goods which . . . are enemy property" shall include goods belonging to any person in any such territory.

7. Proceedings under this Order may be taken in any Prize Court having jurisdiction to which the Prize Court Rules, 1939, apply.

8. For the purposes of this Order the words "British port" mean any port within the jurisdiction of any Prize Court to which the Prize Court Rules, 1939, apply.

Rupert B. Howorth.

(Erſter Bericht des Chefs der Abteilung „Wirtſchaftskrieg" im italieniſchen Außenminiſterium vom 11. Mai 1940 an den Duce betreffend u. a. die britiſche Ausfuhrſperre[1]).

(Zweiter Bericht des Chefs der Abteilung „Wirtſchaftskrieg" im italieniſchen Außenminiſterium vom 8. Juni 1940 an den Duce betreffend u. a. die britiſche Ausfuhrſperre[2]).

[1]) Siehe oben Nr. 106.
[2]) Siehe oben Nr. 107.

H1572-0332

399.

Britiſche Order in Council vom 11. Juni 1940 betreffend die Ausdehnung der Ausfuhrſperre auf Italien[1]).

REPRISALS RESTRICTING ITALIAN COMMERCE
ORDER IN COUNCIL APPLYING THE ORDER IN COUNCIL OF NOVEMBER 27, 1939,[2]) TO ITALY.

At the Court at Buckingham Palace, the 11th day of June, 1940.

PRESENT,

The King's Most Excellent Majesty in Council.

Whereas, by reason of a declaration of war against His Majesty by Italy, His Majesty has been compelled to proclaim the existence of a state of war with Italy:

And whereas by an Order in Council dated the 27th day of November, 1939,[2]) His Majesty was pleased to direct certain measures to be taken against the commerce of Germany as an act of retaliation against the violations of the laws and customs of war, the rights of war, the rights of neutrals and the obligations of humanity committed by the German Government and recited in the said Order:

And whereas these violations have continued and are evidently part of the settled method of waging war which Germany has adopted:

And whereas Italy by her actions has associated herself with Germany in the present war and has thereby made herself a party to the method of waging war adopted by Germany and will share in any advantages derived therefrom:

And whereas the commerce of Italy will, equally with that of Germany, be employed to further the common cause of the enemies of His Majesty:

And whereas these facts give to His Majesty an unquestionable right to apply to the commerce of Italy measures similar to those taken against that of Germany:

Now, therefore, His Majesty is pleased, by and with the advice of His Privy Council, to order, and it is hereby ordered, as follows: —

Subject to the substitution of the 4th day of June, 1940, for the 4th day of December, 1939, in Articles 1 and 2 thereof, the Order in Council dated the 27th day of November, 1939, shall apply for restricting the commerce of Italy in the same manner as it applies for restricting the commerce of Germany.

Rupert B. Howorth.

400.

Britiſche Order in Council vom 17. Juli 1940 betreffend die Erſtreckung der Ausfuhrſperre auf Luftfahrzeuge und deren Ladungen[3]).

REPRISALS
GERMAN AND ITALIAN COMMERCE
ORDER IN COUNCIL AS TO AIRCRAFT AND GOODS CARRIED THEREIN.

At the Court at Buckingham Palace, the 17th day of July, 1940.

PRESENT,

The King's Most Excellent Majesty in Council.

Whereas it is provided by the Prize Act, 1939 (2 & 3 Geo. 6. c. 65)[4]), that the law relating to Prize shall apply in relation to aircraft and goods carried therein in the same manner as it applies to ships and goods carried therein:

And whereas by Orders in Council dated the 27th day of November, 1939[2]), and the 11th day of June, 1940[5]), His Majesty was pleased, for the reasons specified in the said Orders, to direct certain measures to be taken against the commerce of Germany and Italy respectively:

[1]) Stat. Rules and Orders 1940 No. 979.
[2]) Siehe oben Nr. 398.
[3]) Stat. Rules and Orders 1940 No. 1324.
[4]) Siehe oben Nr. 257.
[5]) Siehe oben Nr. 399.

H1572-0333

And whereas it is provided by the said Orders that the law and practice in Prize shall, so far as applicable, be followed in all cases arising thereunder:

And whereas it is expedient to make clear the position of aircraft and goods carried therein in relation to the said Orders:

Now, therefore, His Majesty is pleased, by and with the advice of His Privy Council, to order, and it is hereby ordered, as follows: —

The Orders in Council dated the 27th day of November, 1939, and the 11th day of June, 1940, shall be deemed to have applied and shall apply as if the terms "merchant vessel" and "vessel", wherever occurring therein, included civil aircraft; as if the term "port" included place; and as if the term "sailed from" included the departure of an aircraft.

E. C. E. Leadbitter.

(Memorandum der britischen Regierung vom 29. Juli 1940 an die neutralen Regierungen betreffend u. a. die Erweiterung der Ausfuhrsperre[1]).

(Erklärung des britischen Ministers für Wirtschaftliche Kriegführung vom 30. Juli 1940 im britischen House of Commons u. a. über die Erweiterung der Ausfuhrsperre[2]).

(Verlautbarung des britischen Ministeriums für Wirtschaftliche Kriegführung vom 30. August 1940 über die Bedeutung britischer Navicerts u. a. bei der Durchführung der Ausfuhrsperre[3]).

401.

Britisches Antragsformular für eine Ausnahmegenehmigung für die Ausfuhr von Waren deutschen Ursprungs nach neutralen Ländern[4]).

FORM OF APPLICATION FOR EXEMPTION

from action under Reprisals Order 1939 Nr. 1709 to be submitted to the secretary, Ministry of Economic Warfare, London.

(N. B. A separate form must be filled up for each consignment)

1. Name of applicants:
2. Address of applicants:
3. What interest do the applicants possess in this matter:
4. Full description of goods to be consigned:
5. Quantity of goods (weight in metric tons):
6. Name and owner of ship in which it is proposed to load the goods:
7. Ports at which goods will be embarked:
8. Date of sailing from that port:
9. Who at the date of application is the owner of the goods:
10. Details of contract of sale:
    a) Date of contract
    b) Parties
    c) Price and terms of payment
    d) Date of delivery

[1]) Siehe oben Nr. 110.
[2]) Siehe oben Nr. 111.
[3]) Siehe oben Nr. 115.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0334

11. In the case of unmanufactured goods not grown or produced in enemy territory — which includes territory under enemy occupation — state where possible the place of production.
12. In the case of manufactured goods or semi-manufactured goods, state as far as possible what proportion by value is of enemy origin — which includes goods originating in countries under enemy occupation —, indicating at the same time:
    a) every place where the goods have undergone any form of manufacturing or processing, stating the manufacture or process concerned.
    b) place or places of origin and/or production of any raw materials or ingredients contained in or composing the goods, stating what these are und what proportion by value they bear to the whole.
    c) place or places of manufacture of any component part of the goods, stating what these are and what proportion by value they bear to the whole.
13. Route which goods have reached port of shipment.
14. Whether payment has been made in part or full and to whom, and giving dates and particulars.
15. Method of payment.
16. Consignor of goods.
17. Consignee of goods.
18. Ultimate destination of goods.
19. Are you willing to permit an accountant to inspect your books with reference to this application?
20. Are you willing to produce original documents to support the above statement?
21. Grounds on which exemption form operation of order is requested.

Date — Signature of applicant

2. Frankreich

402.

Französisches Dekret (einschließlich Begründung) vom 27. November 1939 betreffend die Verhängung der Ausfuhrsperre[1]).

Paris, le 27 novembre 1939.

Monsieur le Président,

La France a dû prendre les armes contre l'Allemagne pour défendre le droit essentiel des nations à une existence libre et pacifique.

En dépit des assurances qu'il avait données, le gouvernement du Reich n'a pas hésité à recourir à des actes de violence que condamnent le droit international et les principes d'humanité.

C'est ainsi que, dans de nombreuses occasions, les forces allemandes ont torpillé des navires de commerce français, alliés et neutres, en violation des dispositions du protocole de 1936, relatif à la guerre sous-marine, protocole auquel pourtant l'Allemagne est partie.

Par ailleurs, de nombreux navires de commerce français, alliés et neutres ont été coulés par des mines posées, sans notification, par les forces allemandes, en contravention avec les dispositions de la convention VIII de la Haye de 1907 à laquelle l'Allemagne était également partie.

La destruction de ces navires a été effectuée, sans égard à leur nationalité ou à leur destination, et sans souci de la nature, de la propriété ou de la destination de leurs cargaisons.

Ces actes, contraires au droit des gens, qui ont déjà couté la vie à un nombre important de non-combattants de nationalité tant neutre qu'alliée, ne peuvent laisser aucun doute sur la détermination du gouvernement allemand de supprimer tout commerce maritime entre les alliés et les autres pays par l'usage, à la fois illégal et inhumain, des forces dont il dispose.

De semblables pratiques donnent au Gouvernement de la République le droit incontestable de recourir à des mesures de représailles, et d'empêcher toute exportation maritime de marchandises allemandes.

[1]) Journal Officiel 1939 S. 13463 f.

H1572-0335

Dans l'application de ces mesures, rendues inévitables par le caractère inhumain que l'Allemagne a donné à la guerre maritime il sera d'ailleurs tenu compte de tous les intérêts légitimes des neutres, que le Gouvernement français a le souci de sauvegarder en toutes circonstances.

Les alliés de la France s'associant pleinement à la ligne de conduite ainsi définie, nous avons l'honneur de soumettre à votre haute approbation le projet de décret ci-après.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, les assurances de notre profond respect.

Le président du conseil, ministre de la défense nationale
et de la guerre et des affaires étrangères,
ÉDOUARD DALADIER.

Le ministre du blocus,
GEORGES PERNOT.

Le ministre des finances,
PAUL REYNAUD.

Le ministre de la marine,
C. CAMPINCHI.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, du ministre du blocus, du ministre des finances et du ministre de la marine,

Décrète:

Art. 1er. — Les autorités compétentes pourront exiger le déchargement dans un port relevant de la France ou dans un port allié des marchandises chargées dans un port situé en territoire ennemi, à condition que le navire ait quitté le port ennemi de chargement postérieurement au 4 décembre 1939.

Elles pourront procéder de même en ce qui concerne les marchandises d'origine, de provenance ou de propriété ennemie chargées dans un port autre qu'un port ennemi sur un navire ayant quitté ce port postérieurement au 4 décembre 1939.

Art. 2. — La procédure applicable en matière de prises maritimes sera suivie pour déterminer si des marchandises déchargées en application de l'article 1er ci-dessus ont été à bon droit arrêtées.

A cet effet, le comité interministériel établi par l'arrêté du 3 septembre 1939 sera dénommé dorénavant « Comité de contrôle de la contrebande et des exportations ennemies ».

Art. 3. — Les marchandises arrêtées seront remises au service des prises et administrées par lui. Elles pourront être réquisitionnées ou vendues sur décision du comité de contrôle de la contrebande et des exportations ennemies.

Le produit de ces réquisitions et ventes sera versé à un compte spécial ouvert à la caisse des dépôts et consignations.

Art. 4. — A la conclusion de la paix, le conseil des prises déterminera, en équité et compte tenu de toutes les circonstances du sort à réserver aux marchandises arrêtées ou, le cas échéant, au produit de leur réquisition ou vente.

La présente disposition ne fera pas obstacle à ce qu'à tout moment, et indépendamment de la procédure normale prévue à l'article 2, le ministre du blocus décide, après avis du comité de contrôle de la contrebande et des exportations ennemies, la relaxe d'une marchandise arrêtée ou le payement de sa contre-valeur. Il pourra notamment en être ainsi s'il est établi que la marchandise est devenue propriété neutre avant la date d'insertion du présent décret au Journal officiel. L'exécution de la décision appartiendra au ministre de la marine.

Art. 5. — Le présent décret ne met pas obstacle à la saisie et la capture de navires et de marchandises en vertu des principes généraux du droit des gens et des dispositions des règlements et instructions en vigueur.

Art. 6. — Pour l'application du présent décret, les territoires occupés par l'ennemi ou placés sous son contrôle seront assimilés au territoire ennemi. Toute marchandise appartenant à une personne se trouvant sur lesdits territoires sera considérée comme étant de propriété ennemie.

Art. 7. — Le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre et des affaires étrangères, le ministre du blocus, le ministre des finances et le ministre de la marine sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel.

Fait à Paris, le 27 novembre 1939. ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République:
Le président du conseil, ministre de la défense nationale
et de la guerre et des affaires étrangères,
ÉDOUARD DALADIER.

Le ministre des finances,
PAUL REYNAUD.

Le ministre du blocus,
GEORGES PERNOT.

Le ministre de la marine,
C. CAMPINCHI.

H1572-0336

403.

Amtliche französische Mitteilung vom 27. November 1939 an die französischen Kaufleute und Reeder betreffend die Ausfuhrsperre[1]).

La décision des gouvernements alliés d'agir contre les exportations ennemies entraînera, pour les navires en provenance d'Allemagne ou des pays voisins de l'Allemagne, l'obligation de se soumettre aux mêmes mesures de contrôle que les navires se rendant dans ces pays.

Il est conseillé aux armateurs de donner pour instructions à leurs navires de faire escale en bases françaises de contrôle existantes (Dunkerque, Le Havre, Marseille et Oran) ou à une base britannique (Kirkwall, les Dunes, Weymouth, Malte, Haiffa, Port-Said et Gibraltar).

Le navires qui ne feraient pas escale volontairement à l'une ou à l'autre de ces bases pourront être déroutés pour examen.

Toutes mesures seront prises pour éviter des retards injustifiés aux navires.

Les marchandises qui seront déchargées dans les ports français comme étant d'origine, de provenance ou de propriété ennemies, seront placées sous la garde du service des prises, à moins que le comité de contrôle de la contrebande et des exportations ennemies n'en autorise la réquisition et la vente. Dans ce cas, la contre-valeur sera déposée à la Caisse des dépôts et consignations.

Les marchandises arrêtées ou leur contre-valeur resteront sous la surveillance des autorités françaises jusqu'à la conclusion de la paix; il sera pris alors à leur sujet toute décision que le conseil des prises estimera équitable.

Toutefois, le ministre du blocus pourra ordonner la remise des marchandises ou le payement de leur contre-valeur à tout moment, sur avis du comité de contrôle de la contrebande et des exportations ennemies, notamment dans le cas où il serait établi que les marchandises sont devenues propriété neutre avant le 28 novembre 1939.

Pour que les demandes adressées à cette fin au ministre du blocus soient susceptibles d'examen, il faut en tout cas qu'elles concernent des marchandises de propriété neutre. Il faudra en outre:

a) Ou bien que les marchandises aient été chargées sur un navire auquel un congé a été délivré antérieurement au 11 décembre 1939 dans le dernier port neutre où il a fait escale;

b) Ou bien que les marchandises aient été chargées sur un navire auquel un congé a été délivré antérieurement au 1er janvier 1940 dans le dernier port neutre où il a fait escale, et aient fait l'objet d'un contrat signé avant le 28 novembre 1939 et imposant à l'acheteur l'obligation de prendre livraison et de payer le prix des marchandises au plus tard au moment du chargement.

Il faudra enfin que les demandes soient accompagnées de toutes les justifications nécessaires.

Pour éviter des retards préjudiciables, il est recommandé aux intéressés d'obtenir la délivrance de certificats d'origine d'un consulat français ou britannique dans les pays d'expédition. Ces certificats, qui doivent accompagner les marchandises embarquées, faciliteront grandement leur contrôle. Il est donc vivement conseillé aux armateurs de n'accepter aucune cargaison qui ne soit accompagnée de tels certificats.

404.

Runderlaß der französischen Schiffahrtsverwaltung vom 19. Dezember 1939 zur Anwendung des Dekrets vom 27. November 1939 betreffend die Ausfuhrsperre[2]).

Paris, le 19 décembre 1939.

L'attention des ports de prise est attirée sur le caractère particulier des arrêts de marchandises d'exportation allemande, faits en vertu du décret du 27 novembre 1939.

En effet, ces marchandises ne sont pas saisies, mais arrêtées, et mises sous la surveillance du Service des Prises; elles doivent, en effet, en principe, être conservées autant que possible dans leur intégrité, afin de pouvoir être restituées à tout moment, soit après, soit même pendant la guerre, à leur propriétaire.

De ce principe découlent les conséquences ci-après:

1. La distinction qui existe dans leur nature même entre l'acte d'arrêt et l'acte de saisie entraine la nécessité d'une séparation matérielle dans le port afin que ces marchandises ne puissent être confondues avec les marchandises de prise.

[1]) « Le Temps » vom 29. November 1939.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0337

2. Nécessité absolue de tenir pour les marchandises arrêtées une comptabilité entièrement distincte de celle tenue pour les marchandises de prise.

Les dépenses de déchargement, de garde, de surveillance et, éventuellement, de personnel, doivent être supportées par les marchandises. Cependant, en attendant leur relaxe ou leur libération, l'avance de ces dépenses sera supportée par le Budget (D. C. I. M. Approvisionnements de la Flotte).

En cas de restitution de la marchandise à son propriétaire, le remboursement de ces dépenses est fait par ce dernier.

En cas de réquisition ou de vente, le remboursement des frais qui auraient été avancés par le Trésor sera fait par prélèvement sur le produit de la réquisition ou de la vente; l'excédent en sera versé à un compte spécial de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Procédure de validation. — La procédure est la même que pour les saisies de marchandises. Le dossier est transmis le plus tôt possible, avec l'avis de l'autorité supérieure maritime locale au Comité de Contrôle de la Contrebande et des Exportations ennemies, dont la décision est notifiée au port de garde.

Réquisition et vente. — Il y a lieu l'observer que, contrairement à ce qui se passe dans le cas de marchandises saisies, c'est le Comité de Contrôle qui autorise dans tous les cas la réquisition ou la vente des marchandises arrêtées.

Il vous incombera donc, au cas où la conservation des marchandises vous paraîtrait devoir souffrir d'un séjour prolongé dans le port, de saisir d'extrême urgence, et même au besoin avant l'envoi du dossier, le Comité de Contrôle de la Contrebande et des Exportations ennemies par l'intermédiaire de la D. C. I. M. (prises) d'une demande d'autorisation de réquisition ou de vente de ces marchandises.

Indemnités pour déroutement, etc. — En ce qui concerne les indemnités qui pourraient être réclamées pour déroutement arrêt injustifié ou toute autre cause, les demandes en devront être adressées directement au Ministre du Blocus (Comité de Contrôle de la Contrebande et des Exportations ennemies). Sa décision sera transmise pour exécution au Ministre de la Marine (D. C. I. M. Prises).

Droits de douane. — Les marchandises arrêtées en vertu du décret du 27 novembre 1939 et qui seront réquisitionnées ou vendues sur décision du Comité de Contrôle de la Contrebande et des Exportations ennemies, seront traites pour l'application des droits de douane et de la réglementation douanière en général comme les marchandises de prise. (Décision de la Direction Générale des Douanes n° 4800 1/1 du 1er décembre 1939.)

Le Commissaire Général de 1re classe,

DOUILLARD.

Conseiller d'État,

Directeur central de l'Intendance Maritime.

3. Südafrika

405.

Proklamation des Generalgouverneurs von Südafrika vom 19. Dezember 1939 (mit Änderung vom 15. Februar 1940) betreffend die Verhängung der Ausfuhrsperre[1]).

PROCLAMATION

BY HIS EXCELLENCY THE RIGHT HONOURABLE SIR PATRICK DUNCAN, A MEMBER OF HIS MAJESTY'S MOST HONOURABLE PRIVY COUNCIL, KNIGHT GRAND CROSS OF THE MOST DISTINGUISHED ORDER OF SAINT MICHAEL AND SAINT GEORGE, ONE OF HIS MAJESTY'S COUNSEL LEARNED IN THE LAW, DOCTOR OF LAWS, GOVERNOR-GENERAL OF THE UNION OF SOUTH AFRICA.

Whereas Great Britain and Northern Ireland and the Union of South Africa, as well as other members of the British Commonwealth of Nations, are involved in war with Germany;

And whereas His Majesty the King in his Government of Great Britain and Northern Ireland did, on the 27th day of November, 1939, in an Order in Council, for reasons set forth in the preamble to that Order, lay down certain rules for dealing with certain goods which emanated from Germany or from a country under the control of the government of Germany or which belong to persons in Germany or in such a country;

---

[1]) The Union of South Africa Government Gazette Bd. CXIX No. 2718, 2734.

H1572-0338

And whereas it is desirable, because of the aforesaid reasons and for the successful prosecution of the said war, that similar rules be laid down by His Majesty the King in his Government of the Union of South Africa and that the application of those rules be entrusted to certain officers of the said Government;

Now, therefore, under and by virtue of the powers vested in me by section six of the Royal Executive Functions and Seals Act, 1934 (Act No. 70 of 1934), I do hereby, in the name and on behalf of His Majesty the King, proclaim, declare and make known as follows: —

1. The master of any vessel which departed, after the 4th day of December, 1939, from a port in Germany shall, on the order of an officer of customs or of any officer in the Defence Force of the Union, discharge, at a place indicated by the said officer, any goods which are on board that vessel and which were laden in the said port.

2. If a vessel which departed after the 4th day of December, 1939, from a port outside Germany contains any goods which were obtained from Germany or which were consigned by or to a person to whom the consignment of goods or from whom the ordering or receipt of goods has been prohibited under the powers conferred by subregulation (3) of regulation 8 bis of the National Emergency Regulations as set forth in the Annexure to Proclamation No. 334 of 1939, or in which any such person or any person in Germany has an interest, the Master of that vessel shall, on the order of such an officer as aforesaid, discharge the said goods at a place indicated by the said officer.

3. The Commissioner of Customs and Excise shall place all goods which were discharged under the preceding provisions of this Proclamation in the custody of the Marshall of the competent Prize Court, and the Prize Court may place them at the disposal of the Government of the Union or direct that they be sold or that they be detained.

4. On the termination of the war any such goods which have been detained and the proceeds of any such goods which have been sold, shall be dealt with in such manner as the Prize Court may have directed; provided that the Prize Court may, before the termination of the war, direct, in its discretion, that any such goods be returned to their owner or direct that the proceeds of any such goods which were sold, be paid over to their former owner —
   (a) if, on the date of promulgation of this Proclamation, the goods in question belonged to a person other than a person in Germany; or
   (b) if the Government Attorney in his capacity as proper officer of the Crown under the Prize Court Rules mentioned in Proclamation No. 239 of 1939, consents to such return or payment.

5. The law, procedure and practice in prize shall, in so far as it is applicable, be applied in all cases arising under this Proclamation.

6. In this Proclamation "Germany" includes any territory which is under the control of the government of Germany.

GOD SAVE THE KING.

Given under my Hand and the Great Seal of the Union of South Africa at Pretoria on this the Nineteenth day of December, One thousand Nine hundred and Thirty-nine.

PATRICK DUNCAN,
Governor-General.

By Command of His Excellency the Governor-General-in-Council.

J. C. SMUTS.

406.

Anordnung des südafrikanischen Ministers für Handel und Industrie vom 12. Januar 1940 betreffend die Kontrolle der südafrikanischen Einfuhr[1]).

Whereas the Governments of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and of France have instituted measures to restrict German exports via neutral countries in Europe;

And whereas exports from the said neutral countries are accordingly subject to examination by the Allied Contraband Controls for the purpose of preventing the indirect exportation of German goods;

And whereas it is desirable that the Government of the Union of South Africa co-operate with the Governments of the said United Kingdom and France in the restriction of German exports via neutral countries in Europe;

And whereas the passage of the normal exports of the said neutral countries through the Allied Contraband Controls is facilitated and expedited if such exports are adequately documented;

[1]) The Union of South Africa Government Gazette Bd. CXIX (1940) No. 2721.

H1572-0339

Now, therefore, I, RICHARD STUTTAFORD, in my capacity of Minister of Commerce and Industries, under and by virtue of the powers vested in me by sub-regulation (3) of regulation 8bis of the National Emergency Regulations promulgated in Proclamation No. 334 of 1939, hereby declare that on and after the 15th February, 1940, no goods consigned from any country in Europe except the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Eire and France shall be imported into the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa unless at the time of their importation there is produced to the Customs Authorities a certificate of origin and interest relating to such goods in the form specified in the First Annexure hereto, and signed by a Union diplomatic or consular officer or by one of His Britannic Majesty's consular officers, stating that of the cost of the goods described therein not more than 25 per centum was derived from materials grown or produced or from work done within enemy territory and that no person who is in enemy territory has any interest in the goods described therein;

Provided that a certificate of origin and interest will not be required in respect of—

(i) goods of a description specified in the Second Annexure hereto;

(ii) goods which have been specially exempted from the provisions of this Notice by me or by an officer duly authorized by me to act on my behalf;

And provided, further, that goods for which security has been given in such form as I may have prescribed, for the production as aforesaid within such time as I may have prescribed, of a certificate of origin and interest or of a special exemption as provided for in sub-paragraph (ii) above, may be delivered to the consignee in the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa even though such goods are not covered by a certificate of origin and interest at the time of entry thereof through the Customs.

Certificates of Origin and Interest should usually accompany the goods referred to therein during their passage to the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa, in order that they may be available to the Contraband Controls when the goods are inspected at the Control bases.

R. STUTTAFORD,
Minister of Commerce and Industries.

First Annexure.

UNION OF SOUTH AFRICA.

CERTIFICATE OF ORIGIN AND INTEREST.

N. B. — This Certificate is required for all goods except those specially exempted, exported to the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa from countries in Europe except the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Eire and France, and should usually accompany the goods on board ship during their passage to the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa.

I (a) ..... representing (b) .....
(c) ..... hereby declare that no part (not more than ..... per cent.) of the goods specified below, which are to be shipped from ..... and to be consigned to (d) ..... at ..... was grown, produced or manufactured in Germany or in any country under the control of the Government of Germany; that no person who is in Germany or in such a country as aforesaid, has any interest in the said goods.

No. and Description of Packages	Marks and Numbers	Weight or Quantity	Total Value (Sterling)	Contents	Name of Producer, Grower, or Manufacturer

.....
Signature of Declarant

I (e) ..... at (f) ..... hereby certify that the foregoing declaration was signed by the declarant in my presence and that he satisfied me of the correctness thereof by the production of trustworthy documents.

.....
Signature of Diplomatic or Consular Officer

Date .....

H1572-0340

The goods mentioned in this Certificate must be shipped on or before the.....194.....

This Certificate does not safeguard the goods specified therein from seizure if the declaration set forth above should, on investigation by the competent authorities, be found to be incorrect.

(a) Insert name of declarant. (b) Insert name of exporter if the declarant is not himself the exporter. (c) Insert the occupation of the exporter. (d) Insert name of consignee. (e) Insert name and official designation of certifying officer and the Government whose officer he is. (f) Insert name of place where certifying office is stationed.

Second Annexure.

1. All articles of food.
2. Feeding stuffs for animals.
3. Non-metalliferous mining and quarry products of the following descriptions:—
   - Abrasives, crude or partly manufactured.
   - Asbestos, raw, fibre and waste.
   - Asphalt and bitumen, natural.
   - Boron minerals, crude, and concentrates of boracite and rasorite.
   - Magnesite.
   - Stones and slates.
   - Sulphur.
4. Metals and ores of the following descriptions:—
   - Iron ore and concentrates.
   - Iron and steel scrap and waste.
   - Non-ferrous metalliferous ores and concentrates and scrap and old metal.
   - Magnesium.
   - Mercury.
   - Ferro alloys.
5. Wood and timber in the round or hewn or sawn, planed or unplaned.
6. Textile materials of the following descriptions:—
   - Cotton, raw, linters and unmanufactured waste.
   - Wool and animal hair, raw, wool waste not pulled or garnetted, wool noils, wool rags and hair rags.
   - Silk, raw, cocoons, waste and noils.
   - Artifical silk waste.
   - Flax, not further dressed after scutching or decorticating.
   - Flax tow or codilla. Hemp tow or codilla.
   - Hemp, not further dressed after scutching or decorticating.
   - Jute, raw.
   - Raffia, unmanufactured.
   - Coir fibre.
7. Seeds, nuts and kernels for expressing oil, oils, fats and greases of all kinds other than essential oils, but including turpentine.
   - Gums and resins, other than synthetic.
8. Hides and skins, including furskins, raw, dried, salted or picked.
9. Paper making materials.
   - Strawboard.
10. Rubber, raw, waste and reclaimed.
11. Miscellaneous raw materials and articles mainly unmanufactured of the following descriptions:—
    - Argol and other crude tartrates.
    - Slag, including basic slag.
    - Bristles of the pig, hog or boar.
    - Cork, raw or granulated, shavings and waste.
    - Feathers, when imported in bales, sacks or similar packages without internal containers, of birds which are ordinarily used in the United Kingdom as articles of diet; bed feathers imported in bulk; and down.

H1572-0341

Fertilisers of the following descriptions:—

Bones.

Mineral phosphates of lime.

Flowers, cut.

Bulbs and corms.

Seeds, agricultural and horticultural and feeding.

Sponges.

Tanning substances: gambier, myrobalans, sumach leaves, valonia and wattle bark.

Tanning extracts (solid and liquid): oak, chestnut, quebracho and wattle bark.

Tar and pitch.

12. Newspapers, periodicals, printed books and printed parts thereof, printed music, catalogues, advertising material, printed leaflets, printed pamphlets and printed forms.
13. Bona fide personal and household effects of persons entering the country.
14. Samples of no commercial value.
15. Bona fide gifts from private senders to private addressees.
16. Products of the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa reimported into the Union of South Africa or the Mandated Territory of South West Africa after exportation therefrom.
17. Goods imported under transit or transhipment conditions and duly re-exported.
18. Goods addressed to or consigned direct to Government Departments.

H1572-0342

II. Proteſte

407.

Deutſche amtliche Erklärung vom 29. November 1939 zur Verhängung der Ausfuhrſperre[1]).

Die Ausdehnung des Wirtschaftskrieges auf die Ausfuhrwaren deutscher Herkunft auf neutralen Schiffen mit neutraler Bestimmung bedeutet einen neuen Bruch des Völkerrechts durch England. Sie steht in klarem Widerspruch zu anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts, insbesondere zu der Pariser Seerechts-Deklaration von 1856. Dieser neue Völkerrechtsbruch trifft ebenso die Neutralen wie Deutschland.

Die deutsche Regierung nimmt von der durch England geschaffenen neuen Lage Kenntnis und behält sich alle Maßnahmen vor.

408.

Note des niederländiſchen Geſandten in London vom 22. November 1939 an den britiſchen Staatsſekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die angekündigte Ausfuhrſperre[2]).

D'ordre de mon Gouvernement j'ai l'honneur de porter ce qui suit à la connaissance de Votre Excellence.

Le Gouvernement néerlandais a pris connaissance de la décision prise en principe par le Gouvernement britannique de saisir, en pleine mer, sur les navires marchands neutres les marchandises d'origine allemande ou appartenant à des sujets allemands.

Cette décision appelle de la part du Gouvernement de la Reine des observations que lui inspire la probabilité, sinon la certitude, que des intérêts néerlandais seront injustement lésés par la mise à exécution des mesures annoncées.

La décision dont il s'agit est prise, d'après ce que le Premier Ministre britannique a communiqué le 21 novembre à la Chambre des Communes, à titre de représailles contre l'Allemagne, ce dernier pays ayant semé, d'après le Gouvernement britannique, des mines automatiques de contact le long des côtes de la Grande Bretagne d'une manière contraire au droit international.

Le Gouvernement néerlandais ne s'arrêtera pas à répondre à la question de savoir si, oui ou non, la preuve de l'accusation portée contre l'Allemagne a été dûment établie. Il se borne à remarquer qu'il n'est pas en possession d'éléments adéquats à ce sujet. Ayant perdu tout récemment une unité précieuse de leur flotte marchande à la suite d'une explosion sous-marine au large de Harwich qui a causé la mort de plusieurs dizaines d'êtres humains, dont des femmes et des enfants, les Pays-Bas ont un intérêt tout spécial à connaître la cause de ce sinistre. Si le Gouvernement britannique était à même de la lui faire connaître avec certitude, le Gouvernement de la Reine lui en saurait un gré particulier, afin de pouvoir obtenir par des voies légales, s'il y avait faute d'un côté quelconque, réparation du dommage et indemnité pour les souffrances infligées à un grand nombre d'innocents.

Il n'appartient pas plus au Gouvernement de la Reine d'examiner la question de savoir si le Gouvernement britannique est fondé à édicter contre l'Allemagne des mesures de représailles, ou si ces mesures sont à considérer comme licites d'après leur nature et comme tenant compte du caractère plus ou moins grave de la transgression allemande alléguée par le Gouvernement britannique. Toutefois, le Gouvernement de la Reine se demande pourquoi le Gouvernement britannique n'a pas cru devoir recourir, conformément aux règles de la morale et

[1]) DNB vom 29. November 1939.
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 33 f.

H1572-0343

aux principes supérieurs du droit, à une mise en demeure publique de l'Allemagne dénonçant les faits dont le Gouvernement britannique a cru devoir se plaindre, afin d'ouvrir la possibilité — dans le cas où ces faits seraient prouvés — d'une cessation des pratiques incriminées. Sous ce rapport, le Gouvernement des Pays-Bas se plaît à évoquer la démarche diplomatique faite le 25 août 1915 par le Pape Benoît XV, suggérant aux belligérants de s'interdire désormais toute mesure de représailles sans communication préalable des motifs. Pareille communication, recommandée par le bon sens et très judicieuse même vis-à-vis d'un adversaire, donnerait en outre à des tiers l'occasion de soulever des objections dans le cas où leurs intérêts seraient, comme dans l'occurrence, injustement lésés.

Quoiqu'il en soit, le Gouvernement des Pays-Bas doit s'élever avec énergie contre le fait qu'en édictant des représailles contre l'Allemagne, le Gouvernement britannique a eu recours à des mesures préjudiciables non seulement à l'Allemagne, mais aussi aux Pays-Bas, dont les territoires d'outre-mer reçoivent régulièrement des marchandises allemandes, et dans une mesure toute particulière à la navigation sous pavillon néerlandais, navigation à laquelle le droit des gens reconnu par le Gouvernement de la Grande Bretagne comme par les autres nations civilisées, et notamment la Déclaration de Paris de 1856 acceptée par la Grande Bretagne, permet de transporter librement des marchandises destinées à des pays tiers alors même que ces marchandises seraient d'origine allemande. Le fait que les représailles britanniques frappent non seulement ceux qui, selon le Gouvernement britannique, sont les coupables, mais également des innocents, leur donnent un caractère odieux que, pour leur part, les Pays-Bas réprouvent d'autant plus que ces mesures sont prises par une Puissance avec laquelle les Pays-Bas entretiennent des liens d'excellente amitié.

Le Gouvernement de la Reine comprend d'autant moins pourquoi ce sont des intérêts néerlandais qui, avec ceux des autres neutres, doivent être frappés, soit-il involontairement, par les mesures britanniques, que le choix de représailles est très étendu, si bien que le Gouvernement britannique, ayant résolu pour des raisons qui lui sont propres, de procéder à des représailles contre le Gouvernement allemand, aurait pu faire choix de mesures n'entraînant pas des dommages pour les Pays-Bas déjà durement frappés dans leur moyens d'existence par la guerre, et en particulier par d'autres mesures, prises antérieurement par la Grande Bretagne.

Le Gouvernement néerlandais prie le Gouvernement de la Grande Bretagne d'examiner de nouveau, à la lumière des observations précédentes, sa décision publiquement annoncée. Il veut croire que ces observations sont à tel point justes et pertinentes qu'une nouvelle considération de la matière s'impose, et il a trop de confiance dans la loyauté du Gouvernement de la Grande Bretagne pour ne pas être persuadé qu'une décision sera prise qui sauvegarde les intérêts légitimes néerlandais.

409.

Note des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 28. November 1939 an den niederländischen Gesandten in London über die Verhängung der Ausfuhrsperre[1]).

I have the honour to communicate herewith two copies of an Order-in-Council published on the 28th November, setting out the measures which His Majesty's Government in the United Kingdom feel constrained to take in retaliation for the settled course of illegalities in which the German Government, in disregard of international law and the dictates of humanity, have seen fit to embark.

2. His Majesty's Government regret that the execution of the Order-in-Council will render necessary on extension of the measures of control which the exercise of their belligerent rights already obliges them to take in regard to neutral shipping. Every effort will, however, be made to minimise inconvenience to neutral shipowners and merchants, and steps are being taken to bring to their notice the precautions which they can take to avoid delay to their vessels and goods.

410.

Protestnote des niederländischen Gesandten in London vom 12. Dezember 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die vollzogene Verhängung der Ausfuhrsperre[2]).

Conformément aux ordres reçus du Gouvernement de la Reine, j'ai l'honneur de porter ce qui suit à la connaissance de Votre Excellence.

Dès que le Gouvernement britannique avait annoncé sa décision de procéder à partir d'une date à fixer, à la saisie en pleine mer sur les navires marchands neutres des marchandises d'origine allemande ou appartenant à des sujets allemands, le Gouvernement de la Reine s'est adressé au Gouvernement britannique afin d'exposer à ce sujet son point de vue et surtout les graves objections auxquelles cette décision lui donnait lieu.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 34 f.
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 36.

H1572-0344

Par ma note en date du 22 novembre dernier, j'ai eu l'honneur de faire connaître à Votre Excellence que le Gouvernement de la Reine, sans se prononcer sur la question de savoir si le Gouvernement britannique était fondé à édicter contre l'Allemagne des représailles, ou si ces mesures étaient à considérer comme licites d'après leur nature et comme tenant compte du caractère plus ou moins grave de la transgression allemande alléguée par le Gouvernement britannique, s'est élevé contre le choix des représailles fait par le Cabinet de St. James. Mon Gouvernement a exposé que ces représailles étaient non seulement préjudiciables à l'Allemagne avec qui la Grande Bretagne est en guerre, mais également aux Pays-Bas neutres, dont les territoires d'outre-mer reçoivent régulièrement des marchandises allemandes et dans une mesure toute particulière à la navigation sous pavillon néerlandais. Le Gouvernement néerlandais a rappelé que certains principes de la Déclaration de Paris de 1856, acceptée par la Grande Bretagne et destinée précisément à sauvegarder le commerce neutre en temps de guerre, furent, de par ces mesures, gravement violés.

A son grand regret le Gouvernement de la Reine a dû constater que l'examen des représentations néerlandaises et de celles faites par plusieurs autres Gouvernements n'a pas amené le Gouvernement britannique à modifier son point de vue. En effet, l'Ordre en Conseil du 27 novembre dernier paraît être dans ses grandes lignes conforme aux idées que le Gouvernement britannique avait déjà annoncées antérieurement.

Dans ces circonstances le Gouvernement de la Reine, tout en maintenant intégralement les observations consignées dans la note du 22 novembre dernier, tient à faire observer encore une fois que, dans ses répercussions sur le commerce légitime des neutres, le nouvel Ordre en Conseil est contraire au droit des gens tel qu'il a été énoncé dans la Déclaration de Paris et reconnu par la communauté du droit des gens. Il est un principe incontesté du droit international que le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie à l'exception de la contrebande; la décision du Gouvernement britannique tendant à ce qu'un navire marchand neutre portant des marchandises allemandes peut être requis de décharger les marchandises alors même qu'il ne s'agirait pas de contrebande, est absolument contraire à cette règle. Il en est de même de cette autre disposition de l'Ordre en Conseil qui prescrit la saisie des marchandises neutres pour le seul motif qu'elles sont, totalement ou en partie, d'origine ennemie. Il s'ensuivrait que les propriétaires d'entreprises néerlandaises ne pourraient plus choisir librement, pour la fabrication de leurs produits, les matériaux qu'ils préfèrent utiliser; on se servant de matériaux de provenance d'un pays ennemi de la Grande Bretagne, ils risqueraient la saisie de leurs produits en haute mer par les autorités britanniques. Et ce qui choque particulièrement l'amour-propre néerlandais dans cet exercice du droit du plus fort, c'est la conséquence qu'auraient les représailles du Gouvernement britannique d'enrayer le trafic normal sous pavillon néerlandais entre le Royaume en Europe et les territoires néerlandais d'outre-mer. Une ingérence aussi profonde dans les relations internes d'un Etat neutre et ami n'est loisible à aucun Etat belligérant.

Le Gouvernement de la Reine a constaté que le Gouvernement britannique s'efforce de justifier ces prescriptions, même dans leurs répercussions sur le commerce légitime des neutres, en faisant valoir leur caractère de représailles. Le Gouvernement de la Reine fait observer qu'à son avis le fait de présenter ces mesures comme des représailles n'enlève rien à leur illégalité vis-à-vis des neutres. Le Gouvernement de la Reine désire réitérer ses objections contre des représailles qui, loin de frapper exclusivement la partie belligérante contre laquelle elles sont dirigées, lèsent directement et d'une manière extrêmement grave les intérêts des Pays-Bas. Le respect dû par les belligérants à un pays neutre n'est pas compatible avec ces mesures, contre l'effet nuisible desquels aucune compensation n'est prévue.

Dans ces conditions le Gouvernement néerlandais doit protester de la manière la plus formelle contre les dispositions de l'Ordre en Conseil, en tant qu'elles violent les intérêts néerlandais. En réservant tous ses droits à ce sujet, il déclare dès à présent qu'il devra tenir pour responsable le Gouvernement britannique de tous les dommages qui pourraient résulter de ces mesures pour les Pays-Bas et pour ses ressortissants, et il désire faire connaître d'ores et déjà que, si par la suite le Gouvernement de la Reine se voyait amené à faire des démarches concernant l'application des représailles britanniques, pareilles démarches ne signifieraient pas que la légitimité fondamentale de ces représailles cesserait d'être contestée.

411.

Antwortnote des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 14. Dezember 1939 an den niederländischen Gesandten in London auf dessen Note vom 22. November 1939[1]).

1. I have the honour to invite a reference to the note No. 4972, which you were so good as to leave with Sir ALEXANDER CADOGAN on the 22nd November relating to the measures then contemplated by His Majesty's Government in the United Kingdom for the seizure at sea of goods which are of German origin or German property. I have since had the honour, in my note of the 28th November, to communicate to you the text of the Order-in-Council describing the measures in question, and setting forth the reasons for which His

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 37 ff.

H1572-0345

Majesty's Government in the United Kingdom have felt constrained to resort to this step in retaliation for the settled course of illegalities upon which the German Government, in disregard of international law and the dictates of humanity, have seen fit to embark.

2. Your note has received all the consideration which His Majesty's Government are bound to give to a communication from the Netherlands Government on a matter which so intimately affects the interests of all maritime powers.

3. Since from your note it would appear that the Netherlands Government doubt the responsibility of the German Government for the situation which has arisen, I would beg leave to recapitulate the considerations which have moved His Majesty's Government to the decision to take the measures of reprisal now in question.

4. Since the outbreak of war, German submarines have in numerous cases sunk merchant vessels, not only British and Allied but neutral, in violation of the rules contained in the Submarine Protocol of 1936, to which Germany is a party. More recently, merchant vessels; British, Allied and neutral, have been sunk by mines laid by German forces indiscriminately and without notification in contravention of the provisions of The Hague Convention No. VIII of 1907, to which Germany is a party. The sinking of these vessels has been effected without regard to their nationality or destination or to the nature, ownership or destination of the cargoes, and these acts have already resulted in grave loss of non-combatant life, British, Allied and neutral. From these facts it is manifest that the German Government have deliberately embarked on a policy of endeavouring to destroy all sea-borne trade between the Allied and other countries by a ruthless use of the forces at their disposal, contrary to the laws and customs of war, the rights of neutrals and the obligations of humanity.

5. It cannot be contended that the recent sinkings of merchant vessels by mines could have been caused by mines laid by His Majesty's Forces. All areas made dangerous by British mines have been duly notified in accordance with the requirements of the Hague Convention. These mines are themselves so constructed as to become immediately and automatically innocuous should they break from their moorings. With the exception of controlled minefields in certain defended ports, all of which are under continual observation, no mines, other than anchored automatic contact mines have been laid by British Naval Forces. The recent sinkings of merchant vessels by the action of mines have occured in comparatively narrow channels which are used by the great bulk of British and neutral shipping navigating up and down the East Coast of England. His Majesty's Government cannot bring themselves to think that the Netherlands Government could credit them with the deliberate sowing of mines in these channels for the purpose of destroying shipping approaching their own shores. Such a conclusion would be contrary to all reason. The evidence of German responsibility is, however, clear. German aircraft have been actually observed sowing mines in the areas in which the recent sinkings have occurred, and, moreover, the attitude of the German press and wireless news, claiming that Germany is completing her encirclement of Great Britain by means of these attacks on merchant vessels, is sufficiently unequivocal to leave no doubt of German responsibility for the recent disasters at sea.

6. His Majesty's Government much regret that as a result of this lawless campaign on the part of Germany, heavy losses should have fallen upon the Netherlands merchant marine and that precious lives should have been lost. It is to put an end to such lawlessness, whether in the conduct of war or in the field of international relations, that His Majesty's Government have taken up arms and in so doing they may justly claim to be acting in defence of international law and of the fundamental rights of nations to a free and peaceful existence.

7. I do not read your note as implying that the Netherlands Government seek to question the right of retaliation, which in appropriate cases is well recognised in international law. Their criticisms seem to be rather directed to the particular steps which His Majesty's Government have decided to take. They suggest that the purpose that His Majesty's Government desire to achieve would have been adequately served by a public exposure of the acts of the German Government, and they appear to think that such an exposure might have had the effect of causing these acts to cease. His Majesty's Government cannot believe, however, that any such action as regards German methods of warfare would be more effective than it has been in regard to the methods which Germany has adopted during the past few years in the conduct of her relations with other states. The opinion of the civilised world has expressed itself with no uncertain voice as regards the frequent disregard by Germany of the rights of her weaker neighbours to a free and undisturbed existence, but this has had singularly little effect in diverting Germany from the course of action which she has mapped out for herself and is still pursuing. So long as the German Government consider that they can derive some national advantage from a callous disregard of the rights of others and the law of nations, no mere expression of disapproval by world opinion is likely to have the slightest deterrent effect.

8. The Netherlands Government alternatively suggest that His Majesty's Government should have adopted methods of retaliation which would have affected only their enemy and would not prejudice the interests of neutrals. I need not say that the decision as to the method to be adopted was only taken by His Majesty's Government after the most careful consideration of this point. They found it, however, impossible to discover any effective method of reprisal which would not in some degree affect the interests of neutrals, except action against Germany from which they are debarred by their respect for the rules of war. In point of fact, the action against German commerce to which His Majesty's Government have decided to resort is exactly appropriate to the illegal action by Germany which has necessitated it. The German campaign has as its avowed object the stoppage of all sea-borne trade with the United Kingdom, without distinction between exports and imports, or between ships of belligerents and those of neutrals. In imposing an embargo upon German exports, in

H1572-0346

addition to the contraband control which they are already exercising, His Majesty's Government are thus adopting measures whose object is to impose in German commerce restrictions similar to those which the German Government are attempting to impose on commerce with this country. In their effect on neutrals, however, these measures are entirely different from the methods adopted by Germany, since they do not involve the destruction of innocent vessels with their cargoes and passengers.

9. With reference to the contention of the Netherlands Government that the action which His Majesty's Government are taking involves a violation of the Declaration of Paris, His Majesty's Government reserve their attitude as to the extent to which Article 2 of the Declaration can be regarded in existing circumstances as covering German exports carried in neutral ships, but the main basis of their action is admittedly the right of retaliation the essence of which is a departure from the ordinary rules as reprisal for illegal action by the enemy. They desire to point out that the German action, in retaliation for which the measures in question are being taken, in itself involves a clear violation of both Articles 2 and 3 of the Declaration. German submarines and mines, employed as they are being employed in the present war, respect British goods on neutral ships no more than they respect neutral goods on British ships, and a contention that the Declaration is to prevent the seizure of German goods on neutral ships, while British goods on neutral ships and neutral goods on British ships are being destroyed by methods which are contrary to the rules of war, is not likely to commend itself to unprejudiced opinion.

10. His Majesty's Government much regret that the measures which they have felt compelled to adopt must involve some injury to the commercial interests of neutral countries; but since the Netherlands Government have seen fit to describe the measures in question as possessing an "odious character" in that they affect the interests of neutrals as well as those of Germany, I cannot refrain from pointing out that the members of the League of Nations accepted the obligation, in the case of aggression against a member of the League (and it will not be disputed that the immediate cause of the war in which His Majesty's Government are engaged was such aggression), to cease, and if necessary to prevent, all trade, financial relations or intercourse with the aggressor. It is obvious that compliance with this obligation would involve far more drastic interference with enemy trade, and far more injury to the commercial interests of the countries concerned, than can possibly result from the measures which His Majesty's Government have decided to take. His Majesty's Government are, of course, aware of the attitude towards those obligations of the Covenant which has been adopted in recent years by the Netherlands and other countries, and they are not now making any complaint of that attitude; but when they find their own action described as "odious", they feel justified in reminding the Netherlands Government that far more drastic action was not so long ago regarded by that Government as perfectly legitimate and desirable in the case of aggression, and that the Netherlands voluntarily accepted an obligation to take such action in the interests of those principles of liberty and justice which it was the object of the Covenant to uphold. It is in the defence of these principles that His Majesty's Government are engaged in the present war, and they feel that as regards the measures which they have been compelled to take in order to ensure the triumph of these principles, they should be entitled to count upon some measures of sympathy from those countries to whom the ideals of liberty and justice are not less dear than they are to His Majesty's Government.

11. In point of fact, the measures which His Majesty's Government have decided to apply are, so far as concerns the interests of neutrals, of a particularly moderate character, and have been framed with all possible consideration for those interests. Although their decision to take action against German exports and property was announced on the 21st November, and the Order-in-Council was made on the 27th November, the measures in question will not be applied to any ships which left port before the 4th December, and provision is made for the release of any goods which the Prize Court is satisfied has become neutral property before the 27th November, and also for release in other cases with the consent of the proper Officer of the Crown. Moreover, if it appeared at the time when a vessel was being examined that a given consignment was of such a character that its release (should it be placed in Prize) would probably be ordered, it would be the desire of the competent authorities to avoid discharging the consignment at all, provided they were supplied in adequate time with all the necessary details, and always excepting cases in which special reasons required the discharge of the goods. Further, the Order-in-Council provided not for the confiscation but only for the detention of goods ordered to be discharged, and at the end of the war they are to be dealt with as the Prize Court may think just; nor is any penalty for the vessel prescribed on account of the carriage of the goods. It is the desire of His Majesty's Government to utilise the powers which they have taken with all the consideration for the interests of neutrals which is compatible with the attainment of the objects which they have in view; and if the Netherlands Government see fit to bring to the notice of His Majesty's Government any matters on which the strict application of the measures in question is likely to cause particular hardship to Netherlands interests, His Majesty's Government will be prepared to consider whether it will be possible, without prejudice to the general effect of these measures, to grant certain alleviations with a view to mitigating such hardships.

12. In conclusion, I would recall that His Majesty's Government have in the past been foremost in their desire to promote the general exchange of goods throughout the world and nothing is further from their minds than any desire to inflict permanent damage upon international trade, and in particular upon the commerce of a friendly Power with whom this country has common ideals, and to whom it is bound by close ties of history as well as of common interest. His Majesty's Government regret that the effects of war must necessarily extend to countries which are not participating in it, but they can neglect no legitimate means of bringing the present conflict to a victorious conclusion and thus establishing the liberties of Europe on a firm foundation.

H1572-0347

412.

Antwortnote des niederländischen Gesandten in London vom 8. April 1940 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf dessen Antwortnote vom 14. Dezember 1939[1]).

With reference to Your Excellency's note No. W. 18 568/16 015 of the 14th December 1939, relating to measures by His Majesty's Government in the United Kingdom for the seizure at sea of goods which are of German origin or property, I have the honour, under instructions received, to inform you as follows:

The Netherland Government maintain their standpoint that reprisals by belligerents should not at the same time be directed against and severely affect the lawful exercise of the rights of neutral shipping and trade, by exposing neutral ships and cargoes to detention and conveyance for other reasons than those recognized by international law, i.e. for carriage of contraband, breach of blockade or unneutral services.

Since the outbreak of war the Netherland Government have not failed to uphold their rights to both belligerents against violations of international law affecting Netherland rights and interests. It is not for them to set up as a critic of the question which belligerent in his conduct of the war against the other, first committed an act contrary to international law. Neither do they therefore desire to judge whether a measure which is contemplated by a belligerent by way of reprisal is justified between belligerents.

The Netherland Government distinguish clearly between serious and less serious acts of belligerents; in their proceedings they by no means disregard proportions. They cannot, however, accept the argument that they should submit to an illegal act by a belligerent because of similar acts or even worse illegalities committed by another belligerent.

Without criticizing the attitude of the Netherland Government with regard to art. 16 of the Covenant of the League of Nations, His Majesty's Government have pointed out that their measures against German exports were in substance the same which the Netherland Government themselves were not long ago prepared to carry out in a joint action by the League of Nations. It must be evident that the Netherland Government cannot follow the British Government in this contention, as they will no doubt admit that from a legal point of view a joint action in accordance with the stipulations of the Covenant of the League cannot be compared with a war which was started without recourse to the procedure of the League.

(Note der niederländischen Gesandtschaft in Paris vom 28. November 1939 an das französische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten gegen die angekündigte Ausfuhrsperre.)

Diese Note hat einen ähnlichen Inhalt wie die entsprechende Note an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten[2]).

413.

Antwortnote des französischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 10. Dezember 1939 an die niederländische Gesandtschaft in Paris auf deren Note vom 28. November 1939[3]).

Le Ministère des Affaires Etrangères a examiné avec la plus grande attention les observations contenues dans la note que lui a fait tenir récemment la Légation des Pays-Bas concernant la décision prise le 27 novembre par les Gouvernements alliés relativement aux exportations allemandes.

Le Gouvernement français désire souligner que les mesures dont il s'agit ont été imposées par la nécessité de répondre aux actes de violence commis par l'Allemagne, en violation du droit des gens, à l'encontre tant des Puissances neutres que des Puissances belligérantes.

Les infractions aux lois de la guerre maritime dont le Reich s'est ainsi rendu coupable sont assez éclatantes pour que la preuve n'en reste pas à faire.

---

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 42 f.
[2]) Siehe oben Nr. 408.
[3]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 35.

H1572-0348

Elles sont d'autant plus répréhensibles qu'elles ont été commises, non seulement en violation de la convention navale de 1936 et de la Convention 8 de La Haye de 1907, mais aussi en violation de l'Ordonnance allemande sur la guerre maritime, en date du 28 août 1939.

En prenant les décisions édictées le 27 novembre, les Gouvernements alliés n'ont fait qu'user du droit de représailles qui leur est reconnu par la loi internationale.

S'ils n'en avaient pas fait usage, ils eussent sacrifié des droits et des intérêts beaucoup plus graves que ceux qui peuvent se trouver lésés par l'application de ces décisions.

S'il en résulte, pour la navigation neutre, une certaine gêne, on doit souligner, d'une part, que les dispositions prises uniquement dirigées contre le commerce allemand, ne peuvent atteindre qu'indirectement les intérêts des pays neutres et, d'autre part, que l'Allemagne est, en définitive, seule responsable des inconvénients signalés, puisque seuls ses actes de violence injustifiables ont rendu les représailles nécessaires.

Soucieux de sauvegarder en toutes circonstances les principes d'humanité, les Alliés n'ont jamais mis en danger la vie de ressortissants de pays neutres. Ils se sont bornés à édicter de simples mesures de contrôle et, dans l'application de ces mesures, ils veilleront à protéger le plus efficacement possible tous les intérêts légitimes.

Il est rappelé enfin qu'en 1915 des dispositions analogues avaient été édictées déjà en présence de manquements de même ordre de la part de l'Allemagne.

Le Gouvernement de la République est persuadé que les indications qui précèdent seront de nature à apaiser les inquiétudes du Gouvernement néerlandais. Il n'en saisit pas moins l'occasion de confirmer sa ferme résolution d'apporter tous les ménagements possibles dans l'application pratique du décret du 27 novembre.

(Protestnote des niederländischen Gesandten in Paris vom 13. Dezember 1939 an den französischen Ministerpräsidenten und Minister für Auswärtige Angelegenheiten gegen die vollzogene Verhängung der Ausfuhrsperre.)

Diese Note hat den gleichen Inhalt wie die entsprechende Protestnote an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten[1]).

414.

Antwortnote des französischen Ministerpräsidenten und Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 20. Februar 1940 an den niederländischen Gesandten in Paris auf dessen Protestnote vom 13. Dezember 1939[2]).

A la date du 13 décembre dernier, vous avez bien voulu me faire connaître le point de vue du Gouvernement Néerlandais relativement aux mesures prises par le Gouvernement Français en vue de l'arrêt en mer des marchandises de propriété ou d'origine ennemie.

Ecartant la question de savoir si le Gouvernement Français était fondé à recourir à des représailles contre l'Allemagne et si les dispositions du Décret du 27 novembre étaient justifiées par les violations de droit commises par cette Puissance, le Gouvernement Néerlandais s'élève contre les mesures de représailles dont il a été fait choix. Il allègue notamment que ces mesures sont préjudiciables, non seulement à l'Allemagne, mais aux neutres. Elles lui paraissent contraires aux principes sanctionnés par la Déclaration de Paris de 1856 et aux règles du Droit des Gens.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que je n'ai pas manqué de soumettre à l'étude la plus attentive les considérations développées dans votre communication.

Il apparaît d'abord que dans l'appréciation des mesures prises par un belligérant et qui ont le caractère de représailles, il n'est pas possible de ne pas tenir compte, dans une large mesure, des circonstances qui les ont provoquées, sans en fausser complètement le caractère.

Encore que, dans le cas présent, ces circonstances, qui sont autant de violations par l'Allemagne du Droit de la Guerre maritime, soient de notoriété publique, il n'est pas inutile de les rappeler. De nombreux navires marchands alliés ou neutres ont été torpillés sans avertissement et sans que des dispositions aient été prises pour

[1]) Siehe oben Nr. 410.
[2]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 41.

H1572-0349

sauver l'existence des non-combattants. A cette violation des règles du Protocole sur la Guerre sous-marine de 1936, est venue s'ajouter, au mépris de la Convention VIII de la Haye 1907, la pose, sans notification, de mines dérivantes. Des navires tant alliés que neutres sont coulés journellement sans que leur nationalité, leur destination, ni même la nature de leur chargement soit connue des mouilleurs de mines, qui cherchent seulement à rendre toute navigation commerciale impossible, quelles que soient les pertes de vies de non-combattants qui en résultent.

Il est difficilement contestable que des violations aussi choquantes et répétées des engagements pris justifient le recours à des représailles, alors que le Droit International en reconnaît la légitimité dans les circonstances d'une bien moindre gravité.

Quant au choix qu'ont fait les gouvernements alliés parmi les mesures de représailles, il n'a sans doute pas échappé au Gouvernement Néerlandais qu'il a été guidé par le souci de ne mettre en danger aucune vie innocente.

Par ailleurs et tout en réservant expressément la question de savoir si les dispositions de la Déclaration de Paris de 1856 peuvent s'appliquer au commerce d'un pays soumis au régime de l'autarchie, je dois souligner que le Gouvernement du Reich n'a pas respecté les articles 2 et 3 de ladite Déclaration. Les Gouvernements Alliés ne sauraient être tenus au respect d'une disposition que leur adversaire a violé dès le début de la guerre en aggravant cette circonstance par des pertes infligées à de nombreuses vies humaines innocentes.

Sans doute, le Gouvernement Français eut-il préféré n'avoir pas à prendre des mesures dont l'incidence sur le commerce neutre était inévitable. Du moins a-t-il conscience, dans l'application du Décret du 27 novembre, d'avoir tout mis en œuvre pour en atténuer le plus possible les inconvénients. A tout prendre les mesures intervenues apparaissent comme beaucoup moins gênantes que celles qui eussent découlé, dans certains cas, de l'application du pacte de la S.D.N. et dont le Gouvernement Néerlandais a reconnu la légitimité.

Il convient de rappeler que le Décret du 27 novembre prévoit, non la confiscation, mais l'arrêt des marchandises saisies et que ce n'est qu'à la conclusion de la Paix que le Conseil des Prises statuera sur leur sort, dans un esprit d'équité et en tenant compte de toutes les circonstances. Enfin, le Gouvernement Français a manifesté l'intention d'examiner avec bienveillance les cas particuliers qui lui seraient soumis et il croit en avoir déjà donné une preuve dans le ménagements qui ont été apportés à l'application du Décret.

En conclusion, le Gouvernement Français qui a, en toutes occasion, manifesté son souci de ménager les droits des neutres et de satisfaire aux obligations internationales assumées par lui, ne saurait accepter la responsabilité des dommages qui pourraient résulter pour les ressortissants néerlandais de l'application du Décret du 27 novembre. Il estime que cette responsabilité retombe sur la Puissance qui par ses violations répétées des conventions internationales et des règles du Droit des Gens, par l'usage sans limite de la force, a rendu inévitables ces mesures de représailles.

(Antwortnote des niederländiſchen Geſandten in Paris an den franzöſiſchen Miniſterpräſidenten und Miniſter für Auswärtige Angelegenheiten auf deſſen Antwortnote vom 20. Februar 1940.)

Diese Note hat einen ähnlichen Inhalt wie die entsprechende Antwortnote an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten[1]).

415. 846

Proteſterklärung des Sprechers des japaniſchen Auswärtigen Amts vom 25. November 1939 gegen die angekündigte Ausfuhrſperre[2]).

Since the outbreak of the present European War the British Government, exeeding the rights of the belligerent, have been interfering with the legitimate trade of neutral Powers with regard to contrabands of war and other matters. Protests have frequently been lodged by the Governments of Scandinavian countries, Belgium, Holland as well as of Japan. Now on the 21st of this month Prime Minister Chamberlain declared the intention of the British Government of inaugurating the so-called "de facto" blockade such as was adopted in the last Great War, namely, of preventing the export of German goods by neutral vessels, as a retaliatory measure against Germany on the assumption that the recent successive sinking of neutral vessels by mines in British waters is due to German action.

[1]) Siehe oben Nr. 412.
[2]) „The Japan Advertiser" vom 26. November 1939.

H1572-0350

Even if granted that the aforesaid sinking of neutral vessels in the British waters were due to German action, the proposed measure of the British Government not only exceeds the limits of reprisal recognized under international law but violates also the undertaking of the British Government made to the Japanese Government not to interfere in any way with the exportation of German goods. The British measure inflicts really greater losses upon neutral Powers than upon Germany.

Just to what extent the British Government intends to prevent the exportation of German products is not yet clear in the absence of an Ordinance in connection with the matter. However, it is possible that the proposed measure of the British Government may cut off the importation to Japan of important articles from Germany, in which the Japanese Government can never acquiesce. Accordingly, instructions have been sent to Ambassador Shigemitsu in London yesterday, November 24, to present a vigorous protest to the British Government.

In case the vital interests of Japan should be affected by the proposed British measure, Japan would be compelled to take appropriate counter measures.

416.

Mitteilung des japanischen Außenministeriums über den Inhalt eines Protestmemorandums des japanischen Botschafters in London vom 4. Dezember 1939 an den britischen Staatssekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die vollzogene Verhängung der Ausfuhrsperre[1]).

(Übersetzung.)

Die japanische Regierung kann das Recht der englischen Regierung auf Anwendung von Vergeltungsmaßnahmen, wie sie mit der vorliegenden Verordnung getroffen sind, nicht anerkennen und behält sich, wie bereits erklärt, das Recht auf Schadensersatz vor. Am 27. November hat der englische Außenminister und am 30. des gleichen Monats der englische Botschafter in Tokio der japanischen Seite versichert, daß die in Frage stehende Verordnung nur allmählich und nach einer gewissen Zeit Anwendung finden wird. Japanischerseits wird aber der Angelegenheit deshalb Bedeutung beigemessen, weil es sich bei der Einfuhr aus Deutschland hauptsächlich um Material und Maschinen handelt, die nur aus Deutschland bezogen werden können und die für den Gebrauch der Regierung oder von unter staatlicher Verwaltung stehenden Werken so wichtig sind, daß die im Bau befindlichen Werke nicht fertiggestellt werden können und auch die im Betrieb befindlichen ihre Tätigkeit einstellen müssen, wenn die Ausfuhr aus Deutschland einmal gesperrt sein sollte, und infolgedessen die Erreichung der Ziele der Landesverteidigung und der Pläne zur Produktionssteigerung des Kaiserreichs Japan sehr in Frage gestellt werden. Es wird daher japanischerseits gebeten, englischerseits so zu verfahren, daß wenigstens in der Praxis Erleichterungen, wie sie anderweit bereits gefordert sind, gewährt werden. Es wird gebeten, deshalb beschleunigt irgendwie geeignete Maßnahmen zu treffen, weil sich gerade jetzt einige japanische Schiffe zur Verladung von Waren deutschen Ursprungs in Rotterdam befinden und auf weitere Weisung warten.

417.

Protestnote des sowjetrussischen Volkskommissariats für Auswärtige Angelegenheiten vom 10. Dezember 1939 an die britische Botschaft in Moskau gegen die Verhängung der Ausfuhrsperre[2]).

(Übersetzung.)

Das Volkskommissariat für Auswärtige Angelegenheiten der UdSSR beehrt sich, im Auftrage der Regierung der UdSSR die Botschaft Großbritanniens zu ersuchen, folgendes zur Kenntnis der britischen Regierung zu bringen: Durch die Note, die der Botschaft am 25. Oktober d. J.[3]) überreicht worden ist, hat die Sowjetregierung erklärt, daß sie nicht einverstanden ist mit den Maßnahmen, die — von der britischen Regierung unter dem Vorwand der Bekämpfung der Kriegskonterbande durchgeführt — die Grundsätze des Völkerrechts verletzen, die Interessen der neutralen Länder schwer beeinträchtigen und den internationalen Handel zerstören.

Die Sowjetregierung sieht sich gezwungen festzustellen, daß seitens Großbritanniens gegenwärtig neue Maßnahmen des Wirtschaftskrieges getroffen worden sind, die ihrem Wesen nach gegen den Seehandel der neutralen Staaten gerichtet sind.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung (Mitteilungsblatt der Wirtschaftsabteilung des japanischen Außenministeriums vom 7. Dezember 1939).
[2]) DNB. vom 11. Dezember 1939.
[3]) Siehe oben Nr. 44.

H1572-0351

Durch die Verordnung vom 28. November d. J. maßt sich die britische Regierung das Recht an, jede beliebigen Seetransporte von Waren aus deutschen Häfen zu unterbinden. Außerdem fordert die britische Regierung, daß Waren deutschen Ursprungs desgleichen nicht aus den Häfen neutraler Staaten ausgeführt werden sollen. Ferner besteht die britische Regierung darauf, daß Schiffe, die die obengenannten Waren befördern, zur Löschung ihrer Ladung in britische oder französische Häfen einlaufen, wo diese Frachten der Beschlagnahme unterliegen, ja sogar dem Zwangsverkauf.

Schließlich verpflichtet die britische Regierung die Schiffe, die mit einer beliebigen Fracht aus den Häfen von Staaten auslaufen, zu denen Deutschland einen Zugang besitzt, sich zur Kontrolle in dafür eigens bezeichnete britische oder französische Häfen zu begeben.

Die neue Methode des Wirtschaftskrieges, die durch die Verordnung vom 28. November d. J. eingeführt wurde, kennt keinen Präzedenzfall in der Geschichte der internationalen Beziehungen und stellt eine weitere Verletzung der Normen des Völkerrechts dar, denen zufolge niemand den neutralen Ländern verbieten kann, für ihre Bedürfnisse vom Territorium kriegführender Staaten die einen oder anderen Waren einzuführen, unabhängig von ihrer Herkunft.

Dieselbe Verletzung des Völkerrechts stellt das Verbot der Transporte von Waren deutschen Ursprungs von einem neutralen Hafen in einen anderen dar.

Schließlich hält die Sowjetregierung die Forderung der Verordnung vom 28. November für völlig willkürlich, wonach — unabhängig vom Ursprung der transportierten Frachten — Schiffe, die aus Häfen derjenigen neutralen Staaten, zu denen Deutschland Zugang besitzt, auslaufen, zur Kontrolle sich in britische oder französische Häfen zu begeben haben.

Infolge der oben genannten Gründe hält die Sowjetregierung es für erforderlich, gegen die Maßnahmen Protest zu erheben, die auf Grund der Verordnung vom 28. November 1939 getroffen wurden und die eine Verletzung der Rechte und Interessen der neutralen Länder darstellen.

Die Sowjetregierung behält sich das Recht vor, für die entstehenden Verluste Ersatz zu fordern, wenn ein staatliches Schiff der Sowjetunion zwangsweise in einen britischen oder französischen Hafen eingebracht wird, oder wenn in Anwendung der Verordnung vom 28. November d. J. dem auswärtigen Handel der UdSSR irgendein beliebiger anderweitiger Schaden zugefügt wird.

418.

Protestmemorandum der argentinischen Regierung vom 29. November 1939 an die britische, französische und deutsche Botschaft in Buenos Aires gegen die Ausfuhrsperre und den Minenkrieg[1]).

(Übersetzung.)

Durch Mitteilungen ihrer Botschaften in London und Paris ist die argentinische Staatskanzlei unterrichtet worden über die Mittel, die die Regierungen von Großbritannien und Frankreich soeben zur Beschlagnahme der deutschen Ausfuhr angenommen haben. Andererseits sind die besonderen Bedingungen bekannt, unter denen sich gegenwärtig der Minenkrieg verschärft mit allgemeinen Schäden für den neutralen Handel.

Unter diesen Umständen hält die argentinische Regierung es für zweckmäßig, einmal ihre Vorbehalte zu formulieren bezüglich der Verfahren, die die kriegführenden Länder in die Praxis setzen, ohne die Beschränkungen zu beachten, die sie selbst in den zum Schutze des neutralen Handels abgeschlossenen internationalen Abkommen und Verträgen angenommen haben.

Die Rechte der Kriegführenden in der Verfolgung ihrer militärischen Ziele sind in der Tat weder unbeschränkt noch darf man die Souveränitätsrechte der im Frieden befindlichen Nationen unbeachtet lassen. Deshalb hat die Pariser Deklaration von 1856 festgestellt, daß „die neutrale Flagge die feindliche Ware deckt, ausgenommen Kriegskonterbande", während andererseits die VIII. Haager Konvention von 1907 die Legung selbsttätiger Minen geregelt hat, um deren Wirkungen auf erlaubte Kriegsobjekte zu begrenzen.

Die für den Seekrieg gegenwärtig angenommenen Formen enthalten eine allgemeine Zerstörungs- oder Beschlagnahmedrohung, ohne die grundlegende Unterscheidung zu treffen, die die Achtung des Neutralen erheischt. Als Signatar der Pariser Deklaration, die auch von den kriegführenden Ländern angenommen worden ist, muß die argentinische Regierung den Vorbehalten Ausdruck geben, mit denen sie die diesbezügliche Mitteilung zur Kenntnis nimmt und ihren Vorschlag bekanntgeben, diese Vorbehalte in der angemessenen Art, in der die argentinischen Interessen es erfordern, zu erörtern.

[1]) „Informaciones Argentinas" vom 1. Dezember 1939, S. 60.

H1572-0352

419.

Protestnote der amerikanischen Botschaft in London vom 8. Dezember 1939 an das britische Auswärtige Amt gegen die Verhängung der Ausfuhrsperre[1]).

My Government has noted with regret that by its Order-in-Council of November 28, the British Government has undertaken to intercept all ships and all goods emanating from German ports, and ports in territory under German occupation, after December 4, 1939, and all ships from whatever port sailing after December 4 having on board goods of German origin or German ownership, and to require that such goods be discharged in a British or allied port and placed in the custody of the marshal of the prize court. This order if applied literally would subject American vessels to diversion to British ports if they are found to be carrying goods of German origin or German ownership, regardless of the place of lading of such goods or the place of destination and regardless of the ownership of the goods at the time that the vessel is intercepted, the words 'enemy origin', according to the order, covering any goods having an origin in any territory under enemy control, and the words 'enemy property' including goods belonging to any person in any such territory.

Interference with neutral vessels on the high seas by belligerent powers must be justified upon some recognized belligerent right. It is conceded that a belligerent government has a right to visit and search neutral vessels on the high seas for the purpose of determining whether the vessel is carrying contraband of war to an opposing belligerent, is otherwise engaged in some form of unneutral service, or has broken or is attempting to break an effective blockade of an enemy port and, if justified by the evidence, to take the vessel into port.

American vessels are at the present time prohibited by our domestic law from engaging in any kind of commerce on the west coast of Europe between Bergen, Norway, on the north, and the northern part of Spain on the south. This prohibition applies to neutral as well as to belligerent ports within that area. Consequently, justification for interfering with American vessels or their cargoes on grounds of breach of blockade can hardly arise. Likewise the question of contraband does not arise with respect to goods en route from Germany to the United States.

Whatever may be said for or against measures directed by one belligerent against another, they may not rightfully be carried to the point of enlarging the rights of a belligerent over neutral vessels and their cargoes, or of otherwise penalising neutral states or their nationals in connection with their legitimate activities.

Quite apart from the principles of international law thus involved, the maintenance of the integrity of which cannot be too strongly emphasized at this time when a tendency toward disrespect for law in international relations is threatening the security of peace-loving nations, there are practical reasons which move my Government to take notice of the Order-in-Council here in question. In many instances orders for goods of German origin have been placed by American nationals for which they have made payment in whole or in part or have otherwise obligated themselves. In other instances the goods purchased or which might be purchased cannot readily, if at all, be duplicated in other markets. These nationals have relied upon such purchases or the right to purchase for the carrying on of their legitimate trade, industry and professions. In these circumstances, the British Government will readily appreciate why my Government cannot view with equanimity the measures contemplated by the Order-in-Council which if applied cannot fail to add to the many inconveniences and damages to which innocent trade and commerce are already being subjected.

My Government is therefore under the necessity of requesting that measures adopted by the British Government shall not cause interference with the legitimate trade of its nationals and of reserving meanwhile all its rights and the rights of its nationals whenever, and to the extent that they may be infringed.

420.

Drahtbericht des deutschen Geschäftsträgers in Washington vom 23. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt über die britische Antwortnote vom Februar 1940 auf die amerikanische Note vom 8. Dezember 1939 gegen die Ausfuhrsperre[2]).

Nach Londoner Eigenmeldung New York Times übergab britisches Auswärtiges Amt amerikanischer Botschaft eingehend begründete Note in Beantwortung Vorstellungen amerikanischer Regierung gegen britische Blockade deutscher Ausfuhr, die darin zurückgewiesen werden. Wortlaut Note noch nicht bekanntgegeben. Times Meldung hinweist auf Grund offiziöser Mitteilungen, daß britische Regierung Ausfuhrblockade als Vergeltung gegen deutsche „illegale" Minenlegung und Versenkung alliierter sowie neutraler Handelsschiffe rechtfertigt. Britische

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939) S. 651 f.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0353

Antwortnote sei Ergebnis Austausches zahlreicher Entwürfe zwischen britischem Auswärtigen Amt und Botschaft Washington, Note stützt sich auf angebliche Verletzung durch Deutschland der Deklaration von Paris von 1856, des Londoner Protokolls über Unterseebootkrieg von 1936 und VIII. Haager Abkommens von 1907 hinsichtlich Minenlegung. Während deutsche Maßnahmen sich gegen Alliierte und Neutrale sowie Eigentum und Menschenleben richteten, sei britische Vergeltungsmaßnahme ausschließlich auf deutschen Handel beschränkt.

421.

Verlautbarung des amerikanischen Staatsdepartements vom 4. Januar 1940 über Fragen der amerikanischen Botschaft in London an das britische Ministerium für Wirtschaftliche Kriegführung und die Antworten dieses Ministeriums an die amerikanische Botschaft in London vom 25. Dezember 1939 betreffend Ausnahmen von der Ausfuhrsperre[1]).

Q. First. What measures are in effect or in contemplation in the direction of assurances, before shipment from German and neutral ports, of noninterference with such consignments?

A. Applications for exemption from the provisions of the order in council in certain circumstances will be entertained and if granted an assurance will be given that the consignment concerned will not be interfered with.

Q. Second. Under what circumstances and on the basis of what evidence will such assurances be given?

A. Such exemptions will only be given in very exceptional circumstances. It is not possible to define the facts on which an exception may be made because, as you will appreciate, this will depend on the particular circumstances of each case. When, however, any application for exemption is made the fullest possible information should be supplied, including in particular all details of the shipment desired, together with the names and addresses of consignor and consignee, the origin of the goods, the contract under which they were purchased, dates on which payment therefor is due, and the dates on which any payments therefor have been made.

Q. Third. To whom should such evidence be presented, and, generally speaking, what periods of time are likely to follow presentation of such evidence before decisions will be rendered respecting individual shipments?

A. All such applications should be addressed to the Ministry of Economic Warfare with any further documentary evidence that is available. It is not necessary to state how long a period of time is likely to elapse before decisions will be made in regard to individual shipments, but every effort will be made in this Department to minimize delay.

Q. Fourth. What is the nature of and what value will be given to such advance assurances?

A. The nature of any assurance given, in cases where an exemption is granted, will be a communication to that effect made to the applicant. In such cases the necessary instructions will be given to all the naval and customs authorities concerned.

(Protestnote der italienischen Regierung vom 3. März 1940 an die britische Regierung gegen u. a. die Ausfuhrsperre[2]).

(Antwortnote der britischen Regierung vom 20. März 1940 an die italienische Regierung auf deren Protestnote vom 3. März 1940[3]).

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940) S. 5.
[2]) Siehe oben Nr. 104.
[3]) Siehe oben Nr. 105.

H1572-0354

Schwarze Listen

H1572-0355

I. Großbritannien

422.

Britiſches Geſetz vom 5. September 1939 betreffend den Handel mit dem Feinde (Auszug)[1]).

TRADING WITH THE ENEMY ACT, 1939.

Section 2.

(1) Subject to the provisions of this section, the expression "enemy" for the purposes of this Act means —

(a) any State, or Sovereign of a State, at war with His Majesty,

(b) any individual resident in enemy territory,

(c) any body of persons (wether corporate or unincorporate) carrying on business in any place, if and so long as the body is controlled by a person who, under this section, is an enemy, or

(d) any body of persons constituted or incorporated in, or under the laws of, a State at war with His Majesty;

but does not include any person by reason only that he is an enemy subject.

(2) The Board of Trade may by order direct that any person specified in the order shall, for the purposes of this Act, be deemed to be, while so specified, an enemy[2]).

423.

Proteſtnote des niederländiſchen Geſandten in London vom 27. Oktober 1939 an den britiſchen Staatsſekretär für Auswärtige Angelegenheiten gegen die britiſchen Schwarzen Liſten[3]).

I am instructed by the Minister of Foreign Affairs to state that the Netherland Government have taken cognizance of the provisions of the Trading with the Enemy Act — notably of article 2 thereof — as well as of statutory order No. 1166 specifying the persons who shall be deemed to be enemies within the meaning of that act.

The Netherland Government of course recognize that His Majesty's Government have the right to prohibit British subjects to trade with an enemy. When, however, neutrals can be classed as enemies, the question arises whether belligerent Governments — apart from exercising their rights under maritime prize law in the matter of carriage of contraband or evasion of blockade — would be justified in penalizing the legitimate trade of neutrals with belligerents by proclaiming what amounts to a compulsory boycott of such neutrals.

The provisions of article 2 sub (2) create the danger for a neutral trader in a neutral country to be classed as an enemy in cases where this would not be justified. The same article (sub c) contains unclear provisions which are liable to lead to unjust applications, to neutral individuals or enterprises.

The Netherland Government must therefore reserve the right to make representations if the rights of Netherland subjects are adversely affected by such or other British measures which would not be in accordance with international Law irrespective of any treaties existing between our two Governments.

---

[1]) 2 & 3 Geo. 6. Ch. 89.
[2]) Auf Grund der sect. 2 (2) erließ der Board of Trade zahlreiche Verordnungen mit Listen der als Feind anzusehenden Personen (Specified Persons).
[3]) Niederländisches Orangebuch, November 1939, S. 13 f.

H1572-0356

424.

Antwortnote des britiſchen Staatsſekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 11. Dezember 1939 an den niederländiſchen Geſandten in London auf deſſen Proteſtnote vom 27. Oktober 1939[1]).

I have the honour to refer to your Note No. 4030 of the 27th October on the subject of the Trading with the Enemy Act which has been considered by the competent departments of His Majesty's Government.

2. It has been observed that the Netherlands Government do not seek to dispute the fact that in time of war His Majesty's Government possess the right to take the necessary steps to prevent trading with the enemy by British subjects and persons within British jurisdiction. Evasions of this prohibition would, however, be easy if the conception of the term "enemy" were strictly confined to persons actually resident in enemy territory, and no such limitation is established by the general practice of nations. The object of the sections of the Trading with the Enemy Act, 1939, to which your note refers, is to give His Majesty's Government the necessary powers to defeat such evasions of the principle of the Act, for which purpose it is provided that particular persons, firms or companies of enemy character or association or whose business activities are controlled and directed from enemy territory may be treated as "enemies" for the purpose of trading. His Majesty's Government must maintain their right to take such action in the case of persons or concerns even though of neutral nationality, whose activities are such that trade with them must be regarded as trade with agents of the enemy or as involving or constituting trading with the enemy, but His Majesty's Government will be careful not to place on the list anyone of whose enemy character or association they are not fully satisfied.

425.

Bericht der deutſchen Geſandtſchaft in Stockholm vom 13. Januar 1940 an das deutſche Auswärtige Amt über die Haltung der ſchwediſchen Regierung zu den Schwarzen Liſten der Alliierten[2]).

Auf erneute Vorstellungen wegen Duldung und Verbreitung Schwarzer Listen erwiderte Chef Handelsabteilung des Außenministeriums, schwedischer Regierung sei es gelungen, im neuen schwedisch-englischen Kriegshandelsabkommen Frage dahin vertraglich zu regeln, daß es England in Zukunft nicht mehr gestattet sei, bei Behandlung der Einfuhr in Schweden domizilierter, auf Schwarzer Liste genannter oder dort nicht genannter Firmen irgendeinen Unterschied zu machen. Auf Schwarzen Listen genannte schwedische Firmen seien aber bekanntlich meist Tochtergesellschaften deutscher Unternehmungen, für die jetzt in allen Fragen überseeischer Einfuhr absolut gleiche Behandlung mit übrigen schwedischen Firmen sichergestellt sei. Um dies zu erreichen, habe schwedische Regierung während schwieriger Verhandlungen schließlich erklärt, keine handelsvertragliche Bindung mit England mehr eingehen zu können, falls diese schwedische Forderung nicht erfüllt würde. An diese Vereinbarung habe sich England bisher gehalten. Anderenfalls werde schwedische Regierung in London erneut protestieren.

[1]) Niederländisches Orangebuch, April 1940, S. 43.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0357

II. Frankreich

426.

Französisches Dekret vom 1. September 1939 (nebst Begründung) betreffend das Verbot des Handels mit dem Feinde (Auszug)[1].

Paris, le 1er septembre 1939.

Monsieur le Président,

. . . . . .

Par contre les personnes physiques ennemies établies en pays neutres ne sont pas visées par cet article, mais, par l'article 3 qui prévoit la publication de listes de personnes physiques autres que celles définies à l'article 2 et des personnes morales qui en dépendent, avec lesquelles le commerce sera également interdit. Cette procédure souple permettra d'appliquer l'interdiction suivant les besoins et les circonstances et constituera une sauvegarde utile pour nos nationaux, qui peuvent ignorer de bonne foi la nationalité véritable d'intéressés se dissimulant sous l'apparence d'une entreprise neutre . . . . .

Art. 3.

Le ministre des affaires étrangères arrêtera une liste dite "liste officielle d'ennemis", comprenant les noms des individus, associations, sociétés, agences, succursales et autres établissements qui, indépendamment de ceux qui sont définis à l'article 2 ci-dessus, seront considérés comme ennemis pour l'application du présent décret.

Cette liste, ses additifs et correctifs, seront publiés au Journal officiel[2].

427.

Französisches Arrêté vom 4. September 1939 betreffend Prüfungsausschuß für die amtliche und die geheime Schwarze Liste und die Weiße Liste[3].

Le ministre des affaires étrangères, le ministre de l'agriculture, le ministre de l'air, le ministre des colonies, le ministre du commerce, le président du conseil, ministre de la défense nationale et de la guerre, le ministre de l'économie nationale, le ministre des finances, le ministre de l'intérieur, le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de la marine, le ministre de la marine marchande et le ministre du travail,

Vu l'article 3 du décret du 1er septembre 1939 pour l'application du décret-loi du 1er septembre 1939 relatif aux interdictions de rapports avec l'ennemi,

---

[1]) Journal Officiel 1939 S. 11091 ff.
[2]) Die erste amtliche Schwarze Liste wurde am 20. September 1939 veröffentlicht (Journal Officiel 1939 S. 11603 ff).
[3]) Journal Officiel 1939 S. 11182.

H1572-0358

Arrêtent:

Art. 1er. — Une commission composée des représentants des ministères des affaires étrangères, de l'agriculture, de l'air, des colonies, du commerce, de la défense nationale et de la guerre, de l'économie nationale, des finances, de l'intérieur, de la justice, de la marine, de la marine marchande et du travail sera chargée de donner son avis sur les propositions d'inscription sur la liste officielle d'ennemis formulées par les différents départements ministériels intéressés, ainsi que sur les propositions d'inscription sur la liste noire confidentielle et la liste blanche.

Art. 2. — Le secrétariat de la commission sera assuré par le ministère des affaires étrangères (sous-direction des relations commerciales).

Fait à Paris, le 4 septembre 1939.

(Es folgen die Unterschriften des Ministerpräsidenten und der beteiligten Minister.)

H1572-0359

Neutrale Hoheitsgewässer

H1572-0360

H1572-0361

I. Ausdehnung im Kriegsfall

1. Schweden

428.

Note des deutschen Gesandten in Stockholm vom 31. Oktober 1939 an den schwedischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Anhaltung des schwedischen Dampfers „Ask" und des lettischen Dampfers „Imanta" durch deutsche See- und Luftstreitkräfte in schwedischen Hoheitsgewässern sowie die Ausdehnung der schwedischen Hoheitsgewässer[1]).

Die schwedische Gesandtschaft in Berlin hat am 2. Oktober über Maßnahmen der deutschen Streitkräfte Beschwerde geführt, weil diese Maßnahmen nach Ansicht der schwedischen Regierung innerhalb schwedischer Hoheitsgewässer vorgenommen worden seien. Dabei sind insbesondere die Fälle des schwedischen Schiffes „Ask", das von einem deutschen Flugzeug, und des lettischen Dampfers „Imanta", der von dem deutschen Vorpostenboot „Nettelbeck" angehalten wurde, zur Sprache gebracht worden.

Eine Nachprüfung dieser Fälle durch die deutschen zuständigen Stellen hat ergeben, daß diese Maßnahmen der deutschen Streitkräfte in einem Seegebiet vorgenommen worden sind, das von der schwedischen Küste mehr als 3 Seemeilen, jedoch nicht mehr als 4 Seemeilen entfernt ist.

Zwischen der deutschen und der schwedischen Regierung besteht offenbar nicht die gleiche Auffassung darüber, ob die deutschen Streitkräfte die vorstehend erwähnten Maßnahmen in diesem Seegebiet zu treffen befugt waren; während die schwedische Regierung das Hoheitsrecht über das Seegebiet für sich in Anspruch nehmen will, das mehr als 3 Seemeilen von der schwedischen Küste entfernt liegt, hat die deutsche Regierung von jeher den Standpunkt vertreten, daß kein an das offene Meer angrenzender Staat ein Territorialgewässer von mehr als 3 Seemeilen Breite beanspruchen kann. Die deutsche Regierung hat diese Ansicht bei den verschiedenen Anlässen als ihre eigene zum Ausdruck gebracht. Sie sieht sich auch angesichts der von Schweden in Anspruch genommenen größeren Breite der Hoheitsgewässer nicht in der Lage, ihre grundsätzliche Einstellung zu dieser Frage zu ändern. Die deutsche Regierung kann einen Anspruch der schwedischen Regierung auf Hoheitsrechte jenseits der 3-Meilen-Zone ebensowenig anerkennen wie bei anderen Staaten, die eine breitere Hoheitszone für sich verlangen. Sie sieht daher die von der schwedischen Regierung erhobenen Beschwerden, die sich gegen die Maßnahmen der deutschen Streitkräfte richten, als unbegründet an, weil es sich um Maßnahmen handelt, die auf dem freien Meer außerhalb der 3-Seemeilen-Zone rechtlich ohne weiteres zulässig sind.

Die deutsche Regierung benutzt diesen Anlaß, um der schwedischen Regierung zu erklären, daß die deutschen Streitkräfte selbstverständlich den strikten Befehl haben, Seekriegs- und Seehandelskriegsmaßnahmen keinesfalls näher als 3 Seemeilen an die schwedische Küste heranzutragen. Außerhalb der 3-Seemeilen-Grenze nimmt die deutsche Regierung jedoch für ihre Streitkräfte alle diejenigen Rechte in Anspruch, die einer kriegführenden Macht auf dem freien Meer außerhalb der Hoheitsgewässer neutraler Staaten zustehen.

Die deutsche Regierung ist gern bereit, etwa im einzelnen noch bestehende Unterschiede in den beiderseitigen Auffassungen über den Verlauf der Küstenlinie, von der die 3-Seemeilen-Zone gerechnet werden soll, im Einvernehmen mit der schwedischen Regierung auszugleichen. Sie gibt sich der Hoffnung hin, daß durch diese grundsätzliche Stellungnahme viele Unklarheiten, die bisher beiderseits wegen der Abgrenzung der Befugnisse der Streitkräfte bestanden, zwischen der deutschen und der schwedischen Regierung beseitigt sind.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0362

429.

Antwortnote des schwedischen Kabinettssekretärs vom 4. November 1939 an den deutschen Gesandten in Stockholm auf dessen Note vom 31. Oktober 1939 (Drahtbericht des deutschen Gesandten in Stockholm[1]).

Aus Anlaß Vorstellungen, die die schwedische Gesandtschaft Berlin im Namen der schwedischen Regierung hinsichtlich gewisser Maßnahmen deutscher Streitkräfte innerhalb schwedischer Territorialgewässer gemacht hat, haben Sie mit Schreiben vom 31. Oktober 1939 Frage Reichweite schwedischer Territorialgewässer zur grundsätzlichen Erörterung gestellt. In dem Schreiben wird u. a. geäußert, daß Deutschland seit langem Standpunkt verfochten habe, daß kein an das offene Meer grenzender Staat Anspruch darauf erheben kann, daß ein Territorialgewässer die Breite von drei nautischen Meilen überschreitet. Die deutsche Regierung sieht sich deshalb nicht imstande, gegenüber schwedischer Forderung auf ein Küstengewässer von drei nautischen Meilen Breite ihre grundsätzliche Einstellung zu dieser Frage zu ändern und kann Anspruch schwedischer Regierung auf Souveränität über Küstengewässer außerhalb 3-Meilen-Zone nicht anerkennen.

Aus Anlaß dieser Mitteilung beehre ich mich, im Namen schwedischer Regierung folgendes auszuführen:

Es dürfte deutscher Regierung wohl bekannt sein, daß Schweden durch lange Reihe von Gesetzesbestimmungen, die zeitlich mehr als 150 Jahre zurückreichen, die Breite seiner Territorialgewässer auf vier nautische Meilen festgesetzt hat. In den letzten Jahren sind Transitvorschriften betreffend genaue Reichweite Territorialgewässer Schwedens erlassen worden. Derartige Vorschriften sind in den Zollverordnungen vom 7. Oktober 1927 und in dem königlichen Brief vom 4. Mai 1934 enthalten. Dem letztgenannten königlichen Brief waren außerdem Karten beigefügt, auf denen die schwedisch-territoriale Grenze im Küstengewässer angegeben war. Schließlich wurde in der gewisse Neutralitätsvorschriften enthaltenden königlichen Bekanntmachung vom 27. Mai 1938 bekanntgemacht, daß schwedisches Territorialgewässer gemäß den genannten Vorschriften der Zollverordnung und des königlichen Briefs von 1934 eine Breite von vier nautischen Meilen hat. Weder die deutsche Regierung, die ordnungsgemäß von diesen Bestimmungen Kenntnis erhalten, noch irgendeine andere fremde Regierung hat früher irgendeine Einwendung gegen Bestimmungen betreffend Territorialgrenze vorgebracht.

Aus Ihrem Schreiben hervorgeht, daß die deutsche Regierung die so festgestellte Grenze für Schwedens See-Territorium bestreitet und dies ungeachtet dessen, daß die genannte Grenze keineswegs aus willkürlichen Gründen gewählt wurde, sondern sich auf ein Jahrhundert altes Herkommen stützt, und ungeachtet der festgesetzten Breite des Küstengewässers sich innerhalb angemessenen Maßes hält. Gemäß der Auffassung der schwedischen Regierung ist es unzweifelhaft Sache schwedischer Regierung gewesen, selbst innerhalb angemessener Grenzen und unter Beachtung historischer Verhältnisse zu entscheiden, wo die Grenze ihres See-Territoriums geht. Falls eine fremde Regierung der Ansicht ist, daß die von der schwedischen Regierung erlassenen Bestimmungen in Widerspruch zu irgendeinem bestehenden völkerrechtlichen Grundsatz stehen, ist es der fremden Regierung freigestellt, ihre Rechtsansprüche auf dem Wege, die die geltenden Übereinkommen zwischen den Ländern anweisen, geltend zu machen.

In diesem Zusammenhang wünsche ich die Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß Schweden keineswegs der einzige Staat ist, der sich eine breitere Küstenwasserzone als drei nautische Meilen gewahrt hat. Es dürfte deutscher Regierung wohl bekannt sein, wie verschiedenartig die Standpunkte der Staaten in der Frage Küstengewässer noch während der im Jahre 1930 im Haag abgehaltenen Konferenz für die Kodifizierung des Völkerrechts waren. Aus den Akten dieser Konferenz hervorgeht, daß mehrere Staaten ein Küstenterritorium von sechs nautischen Meilen Breite beanspruchen, während andere vier nautische Meilen und wieder andere drei nautische Meilen berechnen. Selbst Staaten, die im Prinzip drei Meilen für ihr Küstengewässer berechnen, machen Ausnahmen hinsichtlich gewisser Wassergebiete unter Berufung auf historisches Herkommen und setzen in solchen Gebieten eine weit größere Breite als drei nautische Meilen für die Küstengewässerzone fest.

Unter Hinweis auf das von mir hier Angeführte bringe ich die lebhafte Hoffnung schwedischer Regierung zum Ausdruck, daß deutsche Regierung — ungeachtet ihrer eigenen grundsätzlichen Auffassung — nach erneuter Erwägung der Frage in der Lage sein wird, den Standpunkt zu respektieren, den die schwedische Regierung hinsichtlich der Reichweite des schwedischen Territoriums einnimmt, welcher Standpunkt eine der Grundlagen für die von der schwedischen Regierung im Jahre 1938 erlassenen Neutralitätsbestimmungen bildet.

430.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 23. November 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Stockholm betreffend den schwedischen Anspruch auf Anerkennung der Vier-Seemeilengrenze der schwedischen Hoheitsgewässer[2]).

Der schwedische Anspruch auf Anerkennung der 4-Seemeilen-Grenze als Hoheitsgebiet ist bisher von uns niemals zugestanden worden. Unserer Mitteilung über den deutschen Standpunkt, daß wir nur drei Seemeilen als Hoheitsgrenze ansehen könnten, wurde von schwedischer Seite durch einen Vermittlungsvorschlag begegnet, über den, wie bekannt, in den letzten Tagen zunächst Besprechungen durch unseren Marineattaché und dann durch die Gesandtschaft gepflogen wurden. Der gestern übermittelte Vorschlag der schwedischen Regierung ist für uns nicht tragbar. Wir halten daher de facto und de jure an der 3-Seemeilen-Grenze weiterhin fest.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0363

431.

Weisung des deutschen Auswärtigen Amts vom 28. März 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Stockholm betreffend die Abgrenzung der schwedischen Hoheitsgewässer[1]).

Der dortige Marineattaché hat dem Oberkommando der Kriegsmarine 14 schwedische Seekarten übersandt, in denen die schwedische Staatslandgrenze nach schwedischer Auffassung und die der Staatslandgrenze entsprechende Abgrenzung der schwedischen Hoheitsgewässer eingezeichnet sind. Die Grenzangaben dieser Karten sollen gemäß königlichem Brief vom 4. Mai 1934 für die Bestimmungen der schwedischen Zollverordnungen maßgebend sein, sie sollen also einen amtlichen Charakter tragen.

Abgesehen von der von Schweden beanspruchten und von Deutschland nicht anerkannten Breite der Hoheitsgewässer von 4 sm weicht die schwedische Konstruktion der Grenzen z. T. erheblich von der deutschen Auffassung hierüber ab.

Die Unterschiede sind dadurch bedingt, daß Schweden in den Schären die äußersten Inseln zur Konstruktion der Grenze des schwedischen Landgebiets verbindet und parallel zu dieser Verbindungslinie in 4 sm Abstand die Grenze der Hoheitsgewässer zieht, während nach deutscher Auffassung um die einzelnen Inseln Kreise mit 3 sm Abstand zu schlagen sind. Schweden beansprucht ferner eine maximale Buchtenweite von 12 sm, während Deutschland als maximale Buchtenweite nur 6 sm ansieht.

Die Konstruktion der Hoheitsgrenzen nach deutscher Auffassung ergibt an vielen Stellen starke Einbuchtungen der Hoheitsgrenze gegenüber der Konstruktion nach schwedischer Auffassung; dies bedeutet bei der Natur der schwedischen Küste, daß bei Annahme der schwedischen Konstruktion die Schiffahrt auf dem ganzen Wege der schwedischen Küste entlang den Schutz der Hoheitsgewässer genießen kann. Bei Konstruktion der Hoheitsgewässer nach deutscher Auffassung ergeben sich zahlreiche tiefe Einschnitte in das glatte Fahrwasser, und zwar gerade an den Stellen, wo die Schiffahrt wegen der Schwierigkeit des Fahrwassers weiter von der Küste ableiben muß.

Es wird gebeten, die schwedische Regierung hiervon zu verständigen und ihr mitzuteilen, daß sich die deutsche Regierung gegenüber der schwedischen Methode der Berechnung der Grenzen der schwedischen Hoheitsgewässer ihre Rechte vorbehalten müsse.

432.

Mitteilung des deutschen Auswärtigen Amts vom 6. Juni 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Kopenhagen über die Frage des Durchsuchungsrechts Schwedens in der Flintrinne[2]).

Zu der Frage des Küstenbefehlshabers Dänemark, ob den Schweden in der Flintrinne ein Durchsuchungsrecht zusteht, nimmt das Auswärtige Amt wie folgt Stellung:

Die im Sund zwischen der dänischen Insel Saltholm und Malmö gelegene Flintrinne war seit der Eroberung Schonens durch Schweden jahrhundertelang ein zwischen Dänemark und Schweden streitiges Meeresgebiet. Der Streit ist durch einen Modus vivendi in Gestalt einer „Deklaration über einzelne Grenzverhältnisse des Sundes vom 30. Januar 1932" nebst anschließendem Notenwechsel vorläufig beigelegt worden. Das Abkommen ist veröffentlicht (siehe z. B. Sveriges Overenkommster med främmande Makter 1932 Seite 1 ff). Die darin gezogene Grenzlinie zwischen den dänischen und schwedischen Gewässern im Sund überläßt den schiffbaren Kanal der Flintrinne Schweden. Dafür verpflichtet sich Schweden in dem Notenwechsel, dänischen — nicht etwa allen fremden — Kriegs- und Handelsschiffen die freie unentgeltliche Durchfahrt zuzugestehen. Doch soll diese Verpflichtung nicht die schwedischen Verpflichtungen aus der Völkerbundssatzung und das Recht zeitweiliger Verteidigungsmaßnahmen im Falle militärischer Konflikte, in die Schweden verwickelt ist, beeinträchtigen.

Die vorsichtige Fassung der Deklaration zeigt, daß Schweden glaubt, den Schiffsverkehr innerhalb der in der schwedischen 3-Seemeilen-Zone gelegenen Flintrinne in jeder Beziehung so behandeln zu können wie in andren Teilen seiner Küstengewässer. Dafür spricht auch die schwedische „Bekanntmachung vom 26. November 1938 über die Seeschiffahrt innerhalb des schwedischen Küstenmeeres unter gewissen außerordentlichen Umständen", eine Bekanntmachung, die laut Artikel 2 in allen Küstengewässern ohne Ausnahme gilt. Nach Artikel 5 dieser Bekanntmachung, die laut einer Bekanntmachung vom 21. Oktober 1939 seit dem 24. Oktober 1939 Anwendung findet, können alle das schwedische Küstenmeer durchfahrenden Handelsschiffe durch die zuständigen Zivil- und Militärbehörden einer Durchsuchung unterworfen werden. (Siehe Außenpolitische Dokumente, Neutralitätsbestimmungen 1939, Bd. II.)

Man könnte sich zwar demgegenüber auf den früher von der völkerrechtlichen Doktrin überwiegend vertretenen und auch auf der Haager Kodifikationskonferenz von 1930 von vielen Staaten verkündeten Grundsatz berufen, daß in Meerengen, welche wie der Sund zwei offene Meere verbinden, mangels internationaler Sonderregel der Schiffsverkehr keiner Beschränkung oder Kontrolle unterliegt, solange die Uferstaaten neutral sind, einen Grundsatz, den sich Deutschland in Vorkriegsverhandlungen weitgehend zu eigen gemacht hat. Dieser Grundsatz ist aber heute kaum noch als allgemein anerkannter Satz des Völkerrechts anzusehen, nachdem das Lausanner

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0364

Meerengenabkommen von 1923, das den Hauptpräzedenzfall für die Forderung nach weitgehender Freiheit der Schiffahrt in den Meerengen bildete, durch das Abkommen von Montreux ersetzt worden ist, welches die Gebietshoheit des Uferstaates über die Meerengen stark betont. Hierzu kommt, daß sich Deutschland während des Krieges selbst auf den Standpunkt der Zulässigkeit der Sperrung von Meerengen durch die Uferstaaten gestellt hat, wie lediglich zur streng vertraulichen Unterrichtung des Küstenbefehlshabers Dänemark bemerkt wird.

Bei dieser Sachlage kann man gegenwärtig die Forderung nach unkontrollierter Durchfahrt deutscher Handelsschiffe durch die Flintrinne weder auf Völkergewohnheit noch Vertrag stützen. Die Forderung an Schweden, in der Flintrinne keine Durchsuchungen deutscher Handelsschiffe vorzunehmen, könnte nur machtpolitisch als Forderung Deutschlands vorgebracht werden.

2. Norwegen

433.

Erklärung des britischen Unterstaatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 26. Februar 1940 im House of Commons über die Abgrenzung der norwegischen Hoheitsgewässer[1]).

The question of the principles on which, in view of the special configuration of the Norwegian coast, the limit of territorial waters should be drawn has been the subject of much discussion and cannot be said to have been finally decided. The Norwegian Government, though not departing from their claim to a four-mile limit to their territorial waters, have informed His Majesty's Government that, for the purposes of the present war, they will not maintain the rules of neutrality and the neutrality provisions outside a distance of three miles from the coast.

3. Estland

434.

Note des estnischen Außenministeriums vom 2. Dezember 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Reval betreffend die Ausdehnung der estnischen Hoheitsgewässer[2]).

(Übersetzung.)

In Beantwortung der Verbalnote der deutschen Gesandtschaft Nr. 2215 vom 30. Mai 1938 und Nr. 1373 vom 30. März 1939 über die Reichweite der estnischen Territorialgewässer, so wie sie in dem Gesetz über die Wasserwege vom 21. Januar 1938 festgesetzt ist, beehrt sich das Außenministerium folgendes mitzuteilen:

In Ansehung der Sachlage, daß es keine absolut anerkannte internationale Regel über die Reichweite von Territorialgewässern gibt, hält die estnische Regierung sich für frei berechtigt, diese Reichweite zu bestimmen. Dennoch nimmt sie den Standpunkt der deutschen Regierung zur Kenntnis und ist einverstanden, diesen in bezug auf die Neutralität im Kriegsfalle in Betracht zu ziehen, und zwar in der Weise, daß Estland, als Ausnahme von der Reichweite seiner Territorialgewässer in Friedenszeit und entsprechend der international allgemein anerkannten Bestimmung, bei der Durchführung der Neutralität in bezug auf kriegführende Staaten als Reichweite seiner Territorialgewässer drei Seemeilen ansieht.

435.

Antwortnote der deutschen Gesandtschaft in Reval vom Januar 1940 an das estnische Außenministerium auf dessen Note vom 2. Dezember 1939[3]).

Die deutsche Regierung hat davon Kenntnis genommen, daß die estnische Regierung bereit ist, in Kriegszeiten bei der Durchführung ihrer Neutralität gegenüber den kriegführenden Staaten die Reichweite der estnischen Küstengewässer auf 3 Seemeilen zu bemessen. Die deutsche Regierung muß jedoch den bereits durch Verbalnote vom 30. Mai 1938 der estnischen Regierung mitgeteilten Vorbehalt ihrer Rechte aufrechterhalten, soweit die estnische Regierung in Friedenszeiten für die estnischen Küstengewässer eine größere Ausdehnung als 3 Seemeilen in Anspruch nehmen will. Die deutsche Regierung vermag nicht anzuerkennen, daß es einer Regierung freisteht, durch einen einseitigen Akt die Ausdehnung der Küstengewässer ihres Staates frei zu bestimmen und dadurch einen beliebig großen Teil des freien Meeres, auf dessen ungehinderte Benutzung die Staatsangehörigen aller Staaten Anspruch haben, ihrer Gebietshoheit zu unterwerfen.

[1]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 357 Sp. 1715.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung vom 26. Januar 1940.

H1572-0365

II. Verletzungen durch die Kriegführenden

1. Großbritannien

a) „Arauca"

436.

Note des deutschen Geschäftsträgers in Washington vom 22. Dezember 1939 an den amerikanischen Staatssekretär gegen das Vorgehen des britischen Kreuzers „Orion" gegen den deutschen Dampfer „Arauca" in amerikanischen Hoheitsgewässern[1]).

Ew. E. beehre ich mich, im Auftrage meiner Regierung zu dem Fall des deutschen Frachtdampfers „Arauca", der sich gegenwärtig in Port Everglades, Florida, befindet, folgendes mitzuteilen:

Nach der dienstlichen Meldung des Kapitäns des Dampfers „Arauca", die auch dem zuständigen Inspektor des amerikanischen Küstenschutzes erstattet worden ist, befand sich der Dampfer „Arauca" in der Nähe von Oakland Park, Florida, innerhalb der amerikanischen Hoheitsgewässer, d. h. der international anerkannten Dreimeilenzone, als der britische Kreuzer „Orion" ihn zum Stoppen aufforderte und ihn durch Feuerung einer Granate vor den Bug zu zwingen versuchte, dieser Aufforderung nachzukommen. Der Kapitän des Dampfers „Arauca" meldete ferner dienstlich, daß der britische Kreuzer „Orion" ihm nach Feuern des Schusses den Befehl erteilt habe, in See zu stechen, d. h. die Dreimeilenzone zu verlassen und sich damit aus dem Schutz der amerikanischen Hoheitsgewässer herauszubegeben. Auch glaubt der Kapitän des Dampfers „Arauca" festgestellt zu haben, daß ein Flugzeug des britischen Kreuzers den Dampfer überflogen habe, nachdem dieser an der Ansteuerungsboje kurz vor der Hafeneinfahrt vor Anker gegangen sei. Der Kapitän des Dampfers „Arauca" hat in seiner dienstlichen Meldung schließlich noch hervorgehoben, daß die „Arauca" nach seiner Wahrnehmung bis zum Einlaufen im Port Everglades von drei amerikanischen Flugzeugen beschützt worden sei.

Auf Grund dieser Meldung, an deren Richtigkeit zu zweifeln meine Regierung keinen Anlaß hat, hat meine Regierung mich beauftragt, die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika darauf hinzuweisen, daß dieser Vorgang eine schwere Verletzung der amerikanischen Neutralität durch das britische Kriegsschiff bedeutet, und gleichzeitig die Erwartung auszusprechen, daß die Regierung der Vereinigten Staaten hiergegen in gebührender Weise vorgeht.

Ferner bin ich beauftragt worden, der Regierung der Vereinigten Staaten die Befriedigung meiner Regierung darüber zum Ausdruck zu bringen, daß dem deutschen Dampfer von amerikanischen Regierungs-Flugzeugen der Schutz gewährt worden ist, auf den er innerhalb der neutralen Hoheitsgewässer Anspruch erheben kann.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0366

b) „Bertha Fisser"

437.

Note des deutschen Gesandten in Kopenhagen vom 31. Januar 1940 an den dänischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Anhaltung des deutschen Dampfers „Bertha Fisser" und Festnahme seiner Besatzung durch ein britisches Kriegsschiff in isländischen Hoheitsgewässern[1]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, Nachstehendes zu Ihrer Kenntnis zu bringen:

Der deutsche Dampfer „Bertha Fisser" wurde auf der Fahrt von Pernambuco nach Norwegen am 20. 11. 1939 gegen 14.30 Uhr bei Stocknaes — 1½ sm westlich von Stocknaes-Feuer — innerhalb der isländischen Hoheitsgewässer von dem englischen Hilfskreuzer „Chitral" durch einen Warnschuß zum Stoppen gezwungen und mußte von seiner Mannschaft versenkt werden, um zu verhindern, daß er in feindliche Hände fiel. Die deutsche Besatzung verließ das Schiff in ihrem eigenen Boot, ehe die englische Prisenabteilung von dem Wrack des Dampfers Besitz ergriffen hatte. Sie versuchte, mit dem Boot den Hafen von Stocknaes zu erreichen, wurde jedoch durch einen Warnschuß des englischen Hilfskreuzers und durch den Befehl des Führers des Prisenbootes gezwungen, an Bord des englischen Hilfskreuzers zu gehen, woraufhin ihre Internierung in Gainsborough, England, erfolgte.

Der britische Hilfskreuzer „Chitral" hat durch das geschilderte Verhalten die Neutralität Islands verletzt. Gemäß Artikel 9 Abs. 2 der isländischen Neutralitätsregeln, der dem Art. 2 des XIII. Haager Abkommens betr. die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges vom 18. Oktober 1907 inhaltlich entspricht, sind innerhalb der isländischen Hoheitsgewässer alle Kriegshandlungen, so auch die Anhaltung, die Durchsuchung und Wegnahme von Schiffen aller Art verboten; jedes Schiff, das innerhalb der isländischen Hoheitsgewässer aufgebracht wurde, ist samt seiner Besatzung und Ladung sofort freizugeben. Das britische Kriegsschiff war daher nicht befugt, innerhalb der isländischen Hoheitsgewässer das deutsche Schiff anzuhalten und, nachdem dieses durch seine eigene Mannschaft versenkt worden war, die Besatzung festzunehmen und der Internierung zuzuführen.

Ich darf Sie, Herr Minister, auftragsgemäß bitten, die Aufmerksamkeit der Königlich Isländischen Regierung auf diese Neutralitätsverletzung zu lenken und ihr die Forderung der deutschen Regierung zu übermitteln, daß sie die erforderlichen Schritte zur Freilassung und Rückkehr der in England internierten Besatzung des Dampfers „Bertha Fisser" nach Deutschland bei der britischen Regierung unternimmt.

c) „Derindje"

438.

Note der deutschen Gesandtschaft in Oslo vom 31. März 1940 an das norwegische Außenministerium gegen die Belästigung des deutschen Dampfers „Derindje" durch ein britisches Flugzeug in norwegischen Hoheitsgewässern[2]).

Die deutsche Gesandtschaft gibt sich die Ehre, dem Königlich Norwegischen Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten folgendes zur Kenntnis zu bringen:

Der deutsche Dampfer „Derindje", der sich am 21. März 1940 in norwegischen Territorialgewässern auf der Fahrt von Egersund nach Stavanger befand, bemerkte, als er den Leuchtturm von Kvasseim passierte und dicht an der Küste folgend die Klausgrundbojen angesteuert hatte, um 10.25 Uhr einen aus nordwestlicher Richtung kommenden, auf die Küste zuhaltenden Flieger in niedriger Höhe. Wie der Kapitän des Dampfers „Derindje" dem deutschen Konsulat in Stavanger berichtet hat, flog die Maschine in ca. 100 m Abstand an dem Dampfer vorbei. Es handelte sich um eine Flugmaschine moderner englischer Konstruktion. Die Nationalitätsabzeichen waren deutlich zu erkennen. Nachdem die Maschine zwei weitere in der Nähe des deutschen Dampfers befindliche Schiffe passiert hatte, drehte sie scharf ab und hielt erneut Kurs auf den deutschen Dampfer. Erst als die englische Maschine ein hinzukommendes norwegisches Flugzeug gesichtet hatte, flog sie wiederum hart an dem deutschen Dampfer vorbei und drehte scharf nach See zu ab und flog außerhalb der Dreimeilenzone in südlicher Richtung weiter, wobei sie von der norwegischen Maschine verfolgt wurde. Kurz darauf drehte sie noch einmal schnell ab, flog ein drittes Mal den deutschen Dampfer an, den sie in geringer Höhe überflog, um dann wieder nach See

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0367

abzudrehen, wo sie noch mehrere Male lavierte und darauf in nordwestlicher Richtung verschwand. Beim Überfliegen durch die englische Maschine um 10.30 Uhr passierte der deutsche Dampfer den Leuchtturm von Obrestad (Position 58° 38,5′ Nord, 5° 32,7′ Ost) in 1 sm Abstand.

Die deutsche Gesandtschaft legt gegen diese Belästigung eines deutschen Handelsschiffs durch ein englisches Flugzeug innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer Verwahrung ein.

d) „Edmund Hugo Stinnes"

439.

Memorandum der deutschen Gesandtschaft in Kopenhagen vom 29. März 1940 an das dänische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Versenkung des deutschen Dampfers „Edmund Hugo Stinnes" in dänischen Hoheitsgewässern durch ein britisches Unterseeboot[1]).

Der deutsche Dampfer „Edmund Hugo Stinnes" ist in der Nacht vom 23. zum 24. 3. 1940, abends 23.30 Uhr, bei Thorsminde von einem englischen U-Boot innerhalb der dänischen Hoheitsgewässer angehalten, beschossen und versenkt worden. Das englische U-Boot befand sich bei seinem Angriff ebenfalls in den dänischen Hoheitsgewässern, und zwar zwischen dem deutschen Dampfer und der dänischen Küste. Der Kapitän des Dampfers wurde von den Engländern gezwungen, in das englische U-Boot überzusteigen. Wahrscheinlich ist seine Internierung in England erfolgt.

Das englische U-Boot hat sich damit eines Völkerrechtsbruchs und einer schweren Verletzung der dänischen Neutralität schuldig gemacht. Die deutsche Regierung gibt sich der bestimmten Erwartung hin, daß die dänische Regierung Maßnahmen trifft, welche die Wiederholung derartiger Neutralitätsverletzung für die Zukunft ausschließen, und daß sie zugleich die erforderlichen Schritte zur Freilassung und Rückkehr des Kapitäns unternimmt. Die deutsche Regierung behält sich die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches vor.

e) „Glücksburg"

440.

Drahtbericht des deutschen Botschafters in Madrid vom 27. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den britischen Angriff auf den deutschen Dampfer „Glücksburg" in spanischen Hoheitsgewässern[2]).

Außenminister war über Zwischenfall mit deutschem Dampfer „Glücksburg" schon orientiert; erklärte mir, sofort bei England wegen Verletzung der Territorialgewässer protestiert und Weisung gegeben zu haben, daß

1. Kapitän und Mannschaft wieder an Bord gelassen werden;
2. daß Schlepper zum Abschleppen zur Verfügung gestellt werden;
3. daß spanisches Kriegsschiff an Ort und Stelle für Nichtbehelligung des deutschen Schiffes sorge.

441.

Bericht des deutschen Botschafters in Madrid vom 7. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt über den spanischen Protestschritt bei der britischen Regierung wegen des britischen Angriffs auf die „Glücksburg"[3]).

Ich habe vor einigen Tagen im Außenministerium wieder angefragt, was die englische Regierung auf den spanischen Protest wegen Verletzung der Territorialgewässer, die zu dem Scheitern des deutschen Dampfers „Glücksburg" geführt hat, erwidert habe. Der Außenminister antwortete mir, daß die englische Regierung sich in der üblichen Weise mit Irrtum, Versehen usw. des Kommandanten des britischen Torpedobootes herausgeredet habe und daß er leider keinen Weg sehe, in der Sache irgendetwas weiteres, Erfolgversprechendes zu unternehmen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0368

f) „Hannover"

442.

Note der deutschen Gesandtschaft in Ciudad Trujillo vom 11. März 1940 an das dominikanische Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Aufbringung des deutschen Motorschiffes „Hannover" durch ein britisches Kriegsschiff in dominikanischen Hoheitsgewässern[1].

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich, dem Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten mitzuteilen, daß das deutsche Motorschiff „Hannover" nahe der dominikanischen Küste von einem feindlichen, anscheinend englischen Kriegsschiff angehalten und darauf von der eigenen Besatzung versenkt worden ist. Die Einzelheiten des Hergangs sind aus der anliegenden Schilderung des rangältesten Schiffsoffiziers, des Zweiten Ingenieurs Kaspar, ersichtlich, die dieser im Benehmen mit dem Zahlmeister Sauer und dem Obersteward Jaedicke gegeben hat. Die Gesandtschaft bittet das Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten, sie, soweit möglich, über das in der Sache weiter Veranlaßte auf dem laufenden halten zu wollen . . . . .

443.

Note der deutschen Gesandtschaft in Ciudad Trujillo vom 21. März 1940 an das dominikanische Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Aufbringung der „Hannover"[2].

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich, dem Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten im Anschluß an die Note vom 11. März 1940 zu der Angelegenheit des Angriffs auf das deutsche Motorschiff „Hannover" folgendes mitzuteilen:

1. Es ist der deutschen Gesandtschaft bekannt geworden, daß eine Äußerung des Kapitäns des Seglers „Yaque" vorliegt, in der von einer Entfernung von 7—8 Seemeilen von der Küste die Rede ist. Wie die deutsche Gesandtschaft inzwischen festgestellt hat, kann sich diese Entfernungsangabe, die sich mit den deutschen Angaben über den Angriff auf das deutsche Schiff „Hannover" nicht deckt, nicht auf den Zwischenfall selbst beziehen. Der Kapitän des Seglers „Yaque" hat genaue Beobachtungen erst im Verlauf des auf den nächtlichen Zwischenfall folgenden Tages machen können, und zwar über andere mit dem Angriff in Zusammenhang stehende spätere und an anderer Stelle sich ereignende Tatsachen. Seine Beobachtungen über die Aufbringung selbst können keine präzisen Angaben enthalten, da er selbst in der Nacht in etwa 7 Meilen Entfernung auf dem Meere war und von dort aus die Scheinwerferentfernung zur Küste unmöglich schätzen konnte.

Sollten die Angaben des Kapitäns des Seglers „Yaque" bei der Stellungnahme der dominikanischen Regierung zu dieser Angelegenheit eine irgendwie entscheidende Verwendung finden, würde die Gesandtschaft dem Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten für eine rechtzeitige Übersendung einer Abschrift dieser Aussage dankbar sein.

2. Formgerechte Zeugenaussagen des englischen Angreifers mit genauen Angaben über die Entfernung des deutschen Schiffes „Hannover" von der Küste z. Z. des Angriffs können nach den Feststellungen der Gesandtschaft nicht vorliegen. Sollten trotzdem irgendwelche derartige Zeugenaussagen gemacht worden sein, die in Widerspruch zu den Aussagen der deutschen Seeleute stehen, wäre die deutsche Gesandtschaft, die an der vollen Aufklärung der Angelegenheit ein wesentliches Interesse hat, auch für Mitteilung dieser Aussagen dankbar.

3. Die deutsche Gesandtschaft möchte das Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten darauf aufmerksam machen, daß die Angaben der deutschen Seeleute sich auf die Entfernung des Schiffes „Hannover" v o n d e r K ü s t e beziehen. Das Motorschiff „Hannover" befand sich danach innerhalb der Dreimeilenzone, selbst wenn man entgegen völkerrechtlicher Auffassung bei Berechnung dieser Dreimeilenzone die Breite des Riffs nicht in Betracht ziehen würde.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0369

4. Daß bei der Aufbringung der „Hannover" kriegerische Gewalt innerhalb der dominikanischen Gewässer seitens der Engländer angewandt ist, geht aus der Wegnahme des Schiffes und der Gefangennahme eines Teils der Besatzung hervor, die sich bereits auf der Flucht in ihren Booten befand.

5. Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich endlich, das Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten darauf hinzuweisen, daß englischerseits durch die anscheinende Fortschaffung des Wracks der „Hannover" weitere Feststellungen zwar erschwert worden sind; eine einwandfreie historische Festlegung der englischen Handlungsweise wird aber später auf Grund der Aussagen des gefangenen deutschen Schiffskommandos doch nicht verhindert werden können.

444.

Note der deutschen Gesandtschaft in Ciudad Trujillo vom 24. April 1940 an das dominikanische Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Aufbringung der „Hannover" in dominikanischen Hoheitsgewässern [1]).

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich unter Bezugnahme auf die Noten vom 11. März, 16. März, 21. März und 27. März, dem Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten ergebenst folgendes mitzuteilen:

Trotz zahlreicher Vorstellungen hat die deutsche Gesandtschaft leider bisher noch keinen Anhaltspunkt dafür gefunden, daß die dominikanische Regierung irgendwelche Schritte ergriffen hat, um einen Protest gegen die englische Regierung wegen der schweren Verletzung der dominikanischen Neutralität durch die Aufbringung des Motorschiffes „Hannover" innerhalb der dominikanischen Dreiseemeilenzone zu erheben.

Auf Weisung der deutschen Regierung mache ich hiermit nochmals darauf aufmerksam, daß die erwiesene Aufbringung des Motorschiffes „Hannover" innerhalb der dominikanischen Territorialgewässer eine besonders schwere Verletzung der dominikanischen Neutralität durch britische Kriegsschiffe bedeutet und daß die deutsche Regierung erwartet, daß die dominikanische Regierung daraufhin in gebührender Weise vorgeht und insbesondere auch die Freilassung der innerhalb der dominikanischen Hoheitsgewässer gefangenen und nach Jamaika in Kriegsgefangenschaft gebrachten Besatzung verlangt.

445.

Note der deutschen Gesandtschaft in Ciudad Trujillo vom 10. Mai 1940 an das dominikanische Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Beteiligung eines kanadischen Kriegsschiffes an der Aufbringung der „Hannover" [2]).

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich, dem Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten unter Bezug auf die verschiedenen in der Angelegenheit des Motorschiffs „Hannover" gewechselten Noten mitzuteilen, daß nach Zeitungsnachrichten außer einem englischen Kriegsschiff auch ein kanadisches Kriegsschiff an der Aufbringung des Motorschiffs „Hannover" beteiligt gewesen sein soll.

446.

Antwortnote des dominikanischen Staatssekretariats für Auswärtige Angelegenheiten vom 17. Mai 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Ciudad Trujillo auf deren Note vom 24. April 1940 [3]).

(Übersetzung.)

Das Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten beehrt sich, der deutschen Gesandtschaft den Empfang ihrer Verbalnote vom 24. April d. J. zu bestätigen, mit welcher sie mitteilt, daß sie Weisungen der deutschen Regierung erhalten hat, die dominikanische Regierung nochmals darauf aufmerksam zu machen, daß das Motorschiff „Hannover" innerhalb der dominikanischen Territorialgewässer aufgebracht wurde, was eine schwere Verletzung der dominikanischen Neutralität durch britische Kriegsschiffe bedeutet, und daß die deutsche Regierung

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0370

erwartet, daß die dominikanische Regierung von der englischen Regierung die Freilassung der in dominikanischen Gewässern gefangengenommenen deutschen Seeleute verlangt, welche sich zur Zeit als Kriegsgefangene in Jamaika befinden.

Das Staatssekretariat für Auswärtige Angelegenheiten beeilt sich, der deutschen Gesandtschaft, in Beantwortung ihrer vorerwähnten Verbalnote, mitzuteilen, daß die von der dominikanischen Regierung im Zusammenhang mit dem Zwischenfall des Motorschiffs „Hannover" durchgeführten Untersuchungen ergeben haben, daß dieser Zwischenfall sich außerhalb der dominikanischen Hoheitsgewässer ereignete, obgleich innerhalb der mit der Erklärung von Panama vom 3. Oktober 1939 errichteten Sicherheitszone. Die von der Gesandtschaft angeführten Beweise, nach welchen das Motorschiff innerhalb der Dreimeilenzone, welche nach internationalem Recht als Territorialgewässer angesehen wird, angehalten wurde, wurden von den britischen Behörden verneint, welche vom ersten Augenblick an behauptet haben, daß der Vorfall außerhalb der vorgenannten Zone stattgefunden hat. Die dominikanische Regierung, angesichts der sich widersprechenden Angaben, welche einerseits von der Gesandtschaft und andererseits von den britischen Behörden gemacht wurden, beeilte sich, mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln eine genaue Untersuchung durchzuführen und hat unzählige Anzeichen gesammelt, welche beweisen, daß der in Frage stehende Zwischenfall außerhalb der dominikanischen Hoheitsgewässer stattgefunden hat.

Da es außer Zweifel ist, in Übereinstimmung mit der von der dominikanischen Regierung sofort, nachdem sie von dem Zwischenfall Kenntnis hatte, eingeleiteten Untersuchung, daß das Motorschiff „Hannover" innerhalb der panamerikanischen Sicherheitszone festgehalten wurde, hat die dominikanische Regierung unverzüglich bei den übrigen amerikanischen Staaten die nötigen Schritte eingeleitet und erreicht, daß bei der englischen Regierung und bei der deutschen Regierung der entsprechende Protest[1]) eingereicht wurde wegen Verletzung der genannten Sicherheitszone, welche den Zwischenfall einschließt, auf welchen sich die Gesandtschaft in ihrer oben erwähnten geschätzten Verbalnote bezieht.

Die dominikanische Regierung hat in diesem Fall die strengste Neutralität gewahrt und hat, damit solche von den kriegführenden Nationen respektiert werde, das getan, was die allgemeinen Grundsätze und die internationalen Herkommen verlangen.

g) „Heddernheim" u. a.

447.

Memorandum der deutschen Gesandtschaft in Oslo vom 4. März 1940 an das norwegische Außenministerium betreffend die Belästigungen und Angriffe gegen die deutschen Handelsschiffe „Heddernheim", „Lippe", „Hugo Oldendorf" und „Karpfanger" durch britische See- und Luftstreitkräfte in norwegischen Hoheitsgewässern sowie das neutralitätswidrige Verhalten eines norwegischen Wachbootes gegenüber dem deutschen Fischdampfer „Wilhelm Reinhold"[2]).

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich, Nachstehendes zur Kenntnis des Königlich Norwegischen Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten zu bringen:

1. Am 4. Dezember 1939, um 16 Uhr, ist der deutsche Dampfer „Heddernheim" bei 58° 32′ Nord und 6° 6′ Ost — mithin innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer — von See her durch 2 Torpedoschüsse angegriffen worden, die beide ihr Ziel verfehlten. Eine Abschrift des Protokolls über die Vernehmung von drei Mitgliedern der Besatzung des Dampfers ist anliegend beigefügt.

2. In mehreren Fällen sind deutsche Dampfer innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer von englischen Flugzeugen umkreist oder überflogen worden. So wurde:

a) am 25. November 1939 der deutsche Dampfer „Lippe" innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer bei Krakenes von zwei englischen Flugzeugen mehrmals umkreist;

b) am 6. Dezember 1939 der deutsche Dampfer „Hugo Oldendorf" bei Stad 300 m nördlich von Buholmen bei klarem Wetter zweimal von einem englischen Flugzeug umkreist.

3. Am 14. November 1939 gegen 17 Uhr erhielt der deutsche Fischdampfer „Wilhelm Reinhold" bei der Bergen-Sperre (Kalones-Feuer) durch ein norwegisches Wachboot die Anweisung, dort bis zum nächsten Tage zu ankern. Diesem Verlangen wurde nach der Weiterfahrt des Wachbootes keine Folge geleistet, da sonst statt des Sonnabendmarktes in Bremerhaven erst der Montagmarkt erreicht worden und somit ein Zeitverlust von 48 Stunden eingetreten wäre. Der Dampfer durchfuhr den Raugnöysund und beobachtete um 18.30 Uhr, wie auf 60° 20′ Nord und 4° 48′ O ein Geleitzug von einem Kriegsschiff und 20 Fahrzeugen, auf welche gerade die Lotsen überstiegen, zusammengestellt wurde. Beim Passieren des „Wilhelm Reinhold" wurden die bisher brennenden (Decks-)Lichter des Geleitzuges vorübergehend gelöscht.

[1]) Siehe dazu unten Nr. 548, 549.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0371

Der Fischdampfer steuerte in der gleichen Nacht noch Haugesund an und mußte dort von 03.50 bis 09.20 Uhr ankern. Der Kapitän wurde, zwei Stunden an Deck des norwegischen Kreuzers „M L Olav Tryggvason" stehend, von dem dortigen Kommandanten verhört, warum er nicht bei Kalones geankert habe. Der Lotse äußerste nachher dem Kapitän gegenüber, jeder der beiden Lotsen sollte 50,— Kr. Strafe zahlen. Der Kapitän entnahm hieraus, daß der Kreuzer Meldung über die Beobachtung des Geleitzuges durch „Wilhelm Reinhold" erhalten hatte und daß durch den Aufenthalt erreicht werden sollte, daß eine etwaige Meldung des „Wilhelm Reinhold" verzögert wurde.

4. Am 13. Januar 1940 wurde der deutsche Dampfer „Karpfanger" auf der Fahrt nach Süden bei Stadlandet von vier englischen Flugzeugen überflogen, obwohl der Abstand vom Land nur etwa 2 km betrug und sich der deutsche Dampfer somit einwandfrei innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer befand. Außerhalb der Dreiseemeilengrenze kreuzten mehrere englische Wachboote.

5. Am 27. Januar 1940 hat ein Geleitzug das Bergener Sperrgebiet entgegen der Verordnung, welche das Ein- und Auslaufen aus Bergen während der Nacht verbietet, um 4 Uhr morgens auslaufend durchfahren. Die Duldung dieses Verhaltens stellt zugleich eine mit gleichmäßiger Handhabung der Neutralität nicht vereinbare Handlung der norwegischen zuständigen Stellen dar.

Die deutsche Gesandtschaft darf der Erwartung Ausdruck geben, daß im Hinblick auf die Vorkommnisse zu 1, 2 und 4 die norwegische Regierung wegen dieser Verletzungen der norwegischen Neutralität, insbesondere der Bestimmungen der Artikel 2 Ziffer 3, Artikel 8 und Artikel 9 der norwegischen Neutralitätsregeln, entsprechende Vorstellungen bei der englischen Regierung erheben wird.

Was den Vorfall zu Ziffer 3 betrifft, so darf darauf hingewiesen werden, daß die norwegischen Behörden zwar das Recht haben, aus schiffahrtspolizeilichen Gründen sowie aus Gründen der Sicherung der norwegischen Neutralität fremden Handelsschiffen in norwegischen Gewässern Anweisungen zu geben. Dieses Recht darf jedoch nicht willkürlich ausgeübt werden, sondern nur aus den vorstehend angeführten Gründen. Denn an sich hat die friedliche Handelsschiffahrt ein Anrecht auf freie Durchfahrt durch die norwegischen Hoheitsgewässer. Für die dem Dampfer „Wilhelm Reinhold" erteilte Anweisung, einen vollen Tag zu ankern, ist ein anderer Grund als der Wunsch, die Beobachtung der Zusammenstellung eines nach England fahrenden Geleitzuges zu verhindern, nicht ersichtlich. Die Anweisung muß daher als eine willkürliche Maßnahme der norwegischen Behörden angesehen werden, die weder schiffahrtspolizeilichen Zwecken noch der Sicherung der norwegischen Neutralität zu dienen bestimmt gewesen ist, sondern den Zweck verfolgt hat, einen Kriegführenden zu begünstigen. Dies muß als eine unneutrale Handlung angesehen werden.

Ferner hat ein englischer Flieger nach der Meldung des deutschen Konsuls in Stavanger am 29. Februar 1940 um 13.30 Uhr, und zwar mit einer Maschine vom Typ Handley Page Hampden, zweimal den Jössingfjord überflogen. Auch für diesen Fall der Verletzung der norwegischen Neutralität darf eine entsprechende Vorstellung bei der englischen Regierung erwartet werden.

h) „Leith"

448.

Bericht des niederländischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten über die Durchfahrt des britischen Kanonenbootes „Leith" durch die Straße von Riouw (Niederländisch-Indien) am 13. September 1939[1]).

(Übersetzung.)

Nur einmal ist die niederländische Neutralität durch ein Schiff verletzt. Diese Verletzung erfolgte durch das britische Kanonenboot „Leith", das auf der Fahrt von Neuseeland nach Singapore am 13. September durch die Straße von Riouw fuhr, die eine Mindestbreite von nur 2 sm hat. Es wurde Ihrer Majestät Gesandten in London aufgetragen, die Aufmerksamkeit der britischen Regierung auf diese Übertretung der niederländischen Neutralitätsbestimmungen zu lenken und eine gründliche Untersuchung zu beantragen neben Maßregeln zur Vermeidung einer Wiederholung. Inzwischen hat der „Commodore Malaya", Schout-bij-Nacht Drew im Anschluß an einen dahingehenden Bericht des britischen Generalkonsuls in Batavia, daß die niederländisch-indische Regierung Protest erhoben hat gegen die Durchfahrt eines britischen Kriegsschiffes durch die Straße von Riouw, dem niederländischen Generalkonsul in Singapore seine wohlgemeinten Entschuldigungen für den Vorfall angeboten, in dem er nachdrücklich erklärte, daß keine Absicht vorgelegen hat, da weder er selbst noch der Kommandant des „Leith" im Augenblick der Übertretung im Besitz der niederländischen Neutralitätsproklamation war.

[1]) Niederländisches Orangebuch, November 1939 S. 9.

H1572-0372

i) „Neuenfels"

449.

Drahtbericht des deutschen Gesandten in Oslo vom 23. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt über die Belästigung des deutschen Motorschiffes „Neuenfels" durch britische Kriegsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern[1]).

Den dritten Fall einer Belästigung deutscher Schiffe in norwegischen Hoheitsgewässern durch englisches Kriegsschiff meldet 23. März, 19 Uhr, Kapitän M/S „Neuenfels" an Konsulat Haugesund. Dampfer, der auf Fahrt nach Narvik zum Erzholen ist, sichtete 22. März, 5.50 Uhr, kurz nach Passieren von Lindesnes, zwei englische Kriegsschiffe, die als Zerstörer der Cossack-Klasse ausgemacht wurden. Kriegsschiffe fuhren an mehrere Handelsschiffe, darunter schwedische, heran und näherten sich dann mit höherer Fahrt bis auf ¾ Seemeilen der 1¼ Seemeilen von der Küste entfernt fahrenden „Neuenfels", die darauf beschloß, in Rosfjord einzulaufen. Kriegsschiffe verfolgten weiter und gaben Verfolgung erst bei Ulleroe-Feuerturm auf. „Neuenfels" ankerte dann am Nordende Rosfjord und benachrichtigte norwegische Marine. Unmittelbar darauf erschienen die Zollbehörden und der Kommandant des Torpedobootes „Peist" an Bord der „Neuenfels" und untersuchten das Schiff auf Kriegsgefangene und Konterbande. Der Kapitän hat schriftlich eidesstattlich versichern müssen, daß weder Kriegsgefangene noch Konterbande an Bord seien. Am 23. März, 6 Uhr, ist „Neuenfels" aus dem Rosfjord wieder ausgelaufen und hatte bis Feisteis Begleitung des Torpedoboots „Peist".

k) „Phaedra"

450.

Note des Eidgenössischen Politischen Departments vom 7. Februar 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Bern betreffend die Aufbringung des deutschen Dampfers „Phaedra" in niederländischen Hoheitsgewässern durch ein britisches Kriegsschiff[2]).

Das Eidgenössische Politische Department, Abteilung für fremde Interessen, beehrt sich, der deutschen Gesandtschaft beigeschlossen einen vom 23. Januar datierten Protest, betreffend den Fall des deutschen Dampfers „Phaedra", ergebenst zu überreichen.

Dieser Protest ist von dem im Lager Racecourse, Lingfield, Surrey, internierten Kapitän H. Bothe unterzeichnet.

Das Politische Department wäre der deutschen Gesandtschaft zu Dank verpflichtet, wenn sie die Angelegenheit überprüfen und es wissen lassen wollte, welche Schritte deutscherseits in dieser Sache als wünschenswert angesehen werden.

Gerne benutzt das Department auch diesen Anlaß, um die Gesandtschaft seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Lingfield, den 23. 1. 1940.

To the

Swiss Legation in Great Britain Special Division

London S. W. 1
Duke of York Steps.

Als Kapitän des deutschen „Neptun"-Dampfers „Phaedra", Heimathafen Bremen, bitte ich Sie, mich in der Angelegenheit meiner Internierung zu besuchen. Zu Ihrer Information möchte ich Ihnen mitteilen, daß das von mir geführte Schiff am 15. 1. 1940 in holländischem Hoheitsgewässer und somit völkerrechtswidrig von englischen Kriegsschiffen aufgebracht wurde.

Aus diesen Gründen protestiere ich gegen die Aufbringung des Schiffes und Internierung der deutschen Besatzung in Lingfield. Bitte Sie, meine Reederei, D. Ges. „Neptun", Bremen, von der Kaperung des von mir geführten Schiffes zu benachrichtigen.

Hochachtungsvoll
(gez.) H. Bothe, Kapt.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0373

l) „Theseus"

451.

Note der deutschen Gesandtschaft in Oslo vom 28. März 1940 an das norwegische Außenministerium gegen die Belästigung des deutschen Dampfers „Theseus" durch ein britisches Flugzeug in norwegischen Hoheitsgewässern[1]).

Die deutsche Gesandtschaft beehrt sich, dem Königlich Norwegischen Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten folgendes mitzuteilen:

Der D. „Theseus" der deutschen „Neptun"-Linie ist in der Nacht vom 27. zum 28. März, um 23.00 Uhr, mit Stückgut von Bremen kommend, in Stavanger eingelaufen. Wie der Kapitän dem deutschen Konsulat Stavanger gemeldet hat, wurde sein Schiff am 27. März, um 17.00 Uhr, auf 58° 32′ Nord und 5° 40′ Ost siebenmal in 50 und 70 m Höhe von einem englischen Flugzeug umkreist, das von Norden angeflogen kam. Das englische Flugzeug umkreiste den deutschen Dampfer, als er sich etwa ½ Seemeile von Land in norwegischem Hoheitsgewässer befand. Der Typ des englischen Flugzeuges konnte nicht genau festgestellt werden, anscheinend handelt es sich jedoch um ein Handley Page Hampden-Bombenflugzeug. Das Flugzeug verschwand dann in südlicher Richtung.

Die deutsche Gesandtschaft legt gegen diese Belästigung eines deutschen Handelsschiffes durch ein englisches Flugzeug innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer Verwahrung ein.

m) Verschiedene

452.

Drahtbericht des deutschen Gesandten in Oslo vom 23. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt über die Verletzungen der norwegischen Hoheitsgewässer durch britische See- und Luftstreitkräfte[2]).

Die mit dem Vortelegramm gemeldete Belästigung der deutschen Dampfer „Nordland" und „Europa" habe ich heute bei Außenminister Koht zur Sprache gebracht. Ich habe ihn gefragt, was er gegen die hierin liegende Bedrohung friedlicher Schiffahrt in norwegischen Hoheitsgewässern und allgemein zur Verhinderung ähnlicher Vorfälle zu tun gedenke. Ich habe dabei auch auf die zahlreichen Überfliegungen deutscher Dampfer in norwegischen Territorialgewässern durch englische Flugzeuge hingewiesen und ausgeführt, daß, wenn Norwegen keinen genügenden Schutz gegen diese teils versuchten, teils vollendeten Verletzungen des Völkerrechts gewährleisten könnte, dies die ernstesten Überlegungen erforderlich machen würde.

Koht erklärte mir in überaus ernstem Ton, daß er gegen das Verhalten des englischen Torpedozerstörers „H 67", das der norwegischen Regierung übereinstimmend mit unseren Berichten von der norwegischen Marine gemeldet worden sei, heute in London den schärfsten Protest einlegen lasse. Er habe sich aber nicht damit begnügt, sondern auch den hiesigen englischen Geschäftsträger kommen lassen und ihn auf den außerordentlichen Ernst der Lage hingewiesen, der durch das völkerrechtswidrige Verhalten der englischen Marine und Luftwaffe für Norwegen geschaffen würde. Er habe englischer Regierung weiter mitteilen lassen, daß die norwegischen Streitkräfte strikteste Weisung erhalten hätten, bei Wiederholung das Feuer auf jedes fremde Kriegsschiff oder jedes fremde Flugzeug zu eröffnen, das sich völkerrechtswidrige Handlungen zuschulden kommen ließe oder norwegisches Hoheitsgebiet verletze, wie es durch die englischen Torpedobootszerstörer und Flugzeuge geschehen sei. Wegen der Überfliegungen hat Norwegen eine Reihe von Fällen am 15. März zur Sprache gebracht und wird in den nächsten Tagen wegen neuerlicher Fälle nochmals energische Vorstellungen erheben und auf den Schießbefehl gegen fremde Flugzeuge hinweisen. Er hoffe, daß durch diesen Schritt die Respektierung der norwegischen Hoheitsgewässer und des norwegischen Territoriums erreicht werden wird.

Koht erklärte mir auf eine entsprechende Frage weiter, daß er den vorliegenden Tatbestand und den Protest norwegischer Regierung nach dessen Niederlegung rückhaltlos veröffentlichen werde; die norwegische Bevölkerung habe Anspruch darauf, über die englischen Rechtsbrüche und den Ernst der dadurch geschaffenen Lage aufgeklärt zu werden, und auch übrige Welt solle Kenntnis davon erhalten.

Außenminister gab bei unserem Meinungsaustausch verschiedentlich seiner starken Ablehnung des englischen Verhaltens Ausdruck. Norwegische Regierung habe nach den Erklärungen von Chamberlain auf die Anfrage des Arbeiterparteilers Dalton im Unterhaus und den Wortlaut der englischen Antwortnote an Italien ihre Aufmerksamkeit verdoppelt und sei auf das ernsteste bestrebt, Herr im eigenen Haus, wozu auch Hoheitsgewässer

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0374

gehörten, zu bleiben und dem Völkerrecht mit allen ihr zur Verfügung stehenden Kräften Geltung und Achtung zu verschaffen. Koht hinwies in diesem Zusammenhang wiederholt darauf, daß der englische Torpedobootszerstörer teilweise auch durch Eingreifen des norwegischen Torpedoboots irgendwelche Angriffshandlungen nicht begangen, sondern schließlich das Weite gesucht habe. Er hoffe, daß die deutsche Regierung die Ernsthaftigkeit und den Erfolg der norwegischen Bemühungen anerkenne und diesem Umstand Rechnung tragen wird.

Koht bestätigte im übrigen die auch in meiner Berichterstattung zum Ausdruck gebrachte Ansicht, daß eine Landung der Engländer in Norwegen nicht zu erwarten sei, daß das Verhalten der englischen Torpedoboote und Flieger aber erhöhte Wachsamkeit darüber erforderlich mache, daß nicht durch mehr oder weniger regelmäßige Eingriffe von hoher See oder aus der Luft eine Verletzung des Völkerrechts durch Störung der Schiffahrt in norwegischen Hoheitsgewässern stattfinde.

453.

Verlautbarung des norwegischen Admiralstabs vom 25. März 1940 betreffend die Belästigungen deutscher Handelsschiffe durch britische Kriegsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern[1]).

Am Morgen des 21. März erhielten norwegische Marinebehörden den Anruf eines deutschen Trawlers bei Hustavika mit dem Ersuchen um Schutz, da der Trawler sich von einem englischen Torpedoboot bedroht fühlte, das sich in seiner Nähe auf norwegischem Hoheitsgebiet befand. Später am Tage wurde ein deutscher Frachtdampfer von einem norwegischen Torpedoboot über Hustavika geleitet. Ein englisches Torpedoboot kam in norwegisches Hoheitsgebiet und sandte Signale mit dem Ersuchen, den Namen des deutschen Fahrzeugs anzugeben. Das norwegische Torpedoboot weigerte sich, diesen anzugeben und verwies das englische Torpedoboot aus dem Hoheitsgebiet. Die Gesandtschaft in London wurde am Sonnabend, dem 23. März, vom Außenministerium telegraphisch angewiesen, dies der britischen Regierung mitzuteilen und gegen diese Neutralitätsverletzung Protest einzulegen. Am Morgen des 22. März versuchte ein englisches Torpedoboot, durch Abgabe eines Warnungsschusses ein deutsches Handelsschiff auf der Fahrt durch norwegisches Territorialgewässer bei Obrestad zu stoppen. Untersuchungen wegen dieses Falles sind im Gange.

2. Deutschland

a) „Ask"

454.

Note des schwedischen Gesandten in Berlin vom 2. Oktober 1939 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen betreffend die Anhaltung des schwedischen Dampfers „Ask" durch ein deutsches Flugzeug in schwedischen Hoheitsgewässern und deren Überfliegung durch ein deutsches Flugzeug[2]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, der deutschen Regierung folgendes mitzuteilen:

Nach eingelaufenen Meldungen hat ein deutsches Flugzeug am 1. Oktober 1939 um 6 Uhr das schwedische Schiff „Ask" innerhalb der schwedischen Territorialgewässer östlich der Küste von Schonen am Stenshuvud angehalten und Kursänderung befohlen. Nachdem schwedische Wehrmachtflugzeuge eingetroffen waren, wurden weitere Maßnahmen nicht ergriffen.

Weiter hat ein deutsches Flugzeug die schwedischen Territorialgewässer bei Gröslingen und Pater Noster an der Westküste Schwedens am 29. September 1939 um 8.40 Uhr bzw. um 9 Uhr überflogen.

Die Königlich Schwedische Regierung, die sich vorbehält, auf die Frage der Anhaltung und Aufbringung von Handelsschiffen durch Flugzeuge zurückzukommen, stellt anheim, Maßnahmen mögen ergriffen werden zur Vermeidung der Wiederholung von derartigen Kränkungen schwedischen Territoriums.

(Note des deutschen Gesandten in Stockholm vom 31. Oktober 1939 an den schwedischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend u. a. die Anhaltung der „Ask"[3]).

[1]) Norsk Telegrammbüro vom 25. März 1940.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Siehe oben Nr. 428.

H1572-0375

b) „Imanta"

455.

Protestnote des schwedischen Gesandten in Berlin vom 2. Oktober 1939 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen gegen die Aufbringung des lettischen Dampfers „Imanta" durch den deutschen Trawler „Nettelbeck" in schwedischen Hoheitsgewässern[1]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, der deutschen Regierung folgendes mitzuteilen:

Der lettische Dampfer „Imanta" ist am 1. Oktober 1939 um 15 Uhr innerhalb der schwedischen Territorialgewässer zwischen Stenhögen und Hildas Grund an der Küste von Schonen von dem deutschen Trawler „Nettelbeck" aufgebracht worden. Die Königlich Schwedische Regierung legt gegen diese völkerrechtswidrige Maßnahme Protest ein und stellt anheim, das Schiff möge sofort freigegeben werden.

(Note des deutschen Gesandten in Stockholm vom 31. Oktober 1939 an den schwedischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend u. a. die Anhaltung der „Imanta"[2]).

c) „Tatra"

456.

Note des schwedischen Geschäftsträgers in Berlin vom 11. November 1939 an den deutschen Reichsminister des Auswärtigen gegen die Anhaltung des norwegischen Dampfers „Tatra" durch ein deutsches Kriegsschiff in schwedischen Hoheitsgewässern[3]).

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich, der deutschen Regierung folgendes mitzuteilen:

Nach eingelaufenen Meldungen der schwedischen Marinebehörden wurde am 7. d. M. um 4.20 Uhr der norwegische Dampfer „Tatra" etwa 2 nautische Meilen von Astholmen bei Sundsvall von einem deutschen Kriegsschiff angehalten. Laut Mitteilung des Befehlshabers der „Tatra" hat er bei dem visitierenden deutschen Offizier gegen das Anhalten Protest eingelegt, unter Hinweis darauf, daß dasselbe in den schwedischen Hoheitsgewässern stattfand.

Die Königl. Schwedische Regierung erlaubt sich anheimzustellen, daß Maßnahmen ergriffen werden möchten zur Vermeidung der Wiederholung von derartigen Kränkungen schwedischen Territoriums.

457.

Antwortnote des Staatssekretärs des deutschen Auswärtigen Amts vom 11. Dezember 1939 an den schwedischen Gesandten in Berlin auf dessen Note vom 11. November 1939[4]).

Auf die Note vom 11. November 1939 betreffend die Anhaltung des norwegischen Dampfers „Tatra" beehre ich mich mitzuteilen, daß die von den zuständigen inneren deutschen Stellen vorgenommene Nachprüfung der Angelegenheit folgendes ergeben hat:

Der norwegische Dampfer „Tatra" ist am 7. November 1939 um 4.10 Uhr von einem deutschen Kriegsschiff zum Stoppen aufgefordert worden. In diesem Zeitpunkt befand sich der Dampfer außerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer. Da er der Aufforderung zum Stoppen nicht nachkam, wurde er durch 3 Schüsse vor den Bug dazu gezwungen. Infolge der Dunkelheit und des starken Seeganges verging eine verhältnismäßig lange Zeit, bis das Untersuchungskommando den Dampfer erreichte. Während dieser Zeit war der Dampfer in die Hoheitsgewässer getrieben und befand sich in einer Entfernung von 2,9 sm von der Küste. Er wurde infolgedessen entlassen.

Es kann daher nicht anerkannt werden, daß eine Verletzung schwedischer Hoheitsrechte stattgefunden hat.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Siehe oben Nr. 428.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.
[4]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0376

d) Verschiedene

458.

Note der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 20. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Verletzung der norwegischen Hoheitsgewässer durch Unterseeboote unbekannter Nationalität[1]).

Vom Ministerium des Äußeren in Oslo ist die Kgl. Norwegische Gesandtschaft beauftragt worden, dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Nach Meldungen, die von der Marineabteilung des Kgl. Norwegischen Wehrministeriums beim Ministerium des Äußeren in Oslo eingegangen sind, haben fremde Unterseeboote sich in folgenden Fällen in norwegischen Hoheitsgewässern aufgehalten:

1. Am 25. Februar 1940 um 00.15 Uhr sichtete die Küstenwachstation Sokndal ein fremdes Unterseeboot auf Siragrunnen. Das Unterseeboot befand sich zu der genannten Zeit ungefähr eine nautische Meile außerhalb der äußersten Schären in der Richtung 158° (rechtweisend) von der Station. Das U-Boot hielt nordwestlichen Kurs und steuerte parallel zur Küste in nordwestlicher Richtung.

2. Am 26. Februar 1940 um 06.00 Uhr beobachtete ein norwegischer Fischer ein großes ausländisches U-Boot ungefähr eine nautische Meile westlich der Leuchtboje bei Aensire, das in nordöstlicher Richtung direkt gegen die Küste fuhr. Die angegebene Position liegt ungefähr 1½ nautische Meilen vom Festland selbst entfernt. Es ist sehr wohl möglich, daß es sich hier um dasselbe U-Boot handelt, das unter Punkt 1 erwähnt ist.

3. Am 28. Februar 1940 um 17.00 Uhr sichtete die Küstenwachstation Mandal in südlicher Richtung ein fremdes Unterseeboot. Das Unterseeboot ging mit östlichem Kurs. Ein norwegisches Wachschiff, welches herauskommandiert wurde, sichtete das aufgetauchte U-Boot ungefähr ¾ nautische Meile südöstlich von Oksöy Leuchtturm. Das U-Boot folgte in einer gewissen Entfernung dem deutschen Schiff „Wangoni", das zu dieser Zeit norwegisches Seeterritorium in östlicher Richtung passierte. Nachdem das norwegische Wachschiff einen Warnschuß abgefeuert hatte und bevor es dem Wachschiff möglich war, die Nationalität des U-Bootes festzustellen, tauchte das Unterseeboot.

Fremde Unterseeboote, deren Nationalität nicht festgestellt werden konnte, haben in diesen Fällen die norwegischen Neutralitätsbestimmungen von 1938, § 2 Punkt 3 dadurch übertreten, daß sie in norwegische Hoheitsgewässer hereingekommen sind. Insbesondere hat das oben unter Punkt 3 genannte U-Boot in Gegenwart eines norwegischen Wachschiffes norwegisches Seeterritorium befahren, ohne durch ein internationales Signal den Anlaß seiner Anwesenheit bekanntzugeben. Ferner hat das U-Boot auf norwegischem Seeterritorium untergetaucht, nachdem das norwegische Wachschiff einen Warnschuß abgegeben hatte, ohne daß zwingende Umstände vorlagen, die das Verbleiben des U-Boots in aufgetauchter Stellung verhinderten.

Indem die Gesandtschaft die obenstehenden Meldungen zur Kenntnis der deutschen Behörden bringt, beehrt sich die Gesandtschaft zu bitten, daß es durch die zuständigen deutschen Behörden untersucht wird, ob es sich in diesen Fällen um deutsche Unterseeboote handelt, die sich in norwegischen Hoheitsgewässern aufgehalten haben. Die norwegische Regierung ist davon überzeugt, daß, wenn dem so wäre, dies gegen den Willen der deutschen Regierung geschehen ist, und die norwegische Regierung geht davon aus, daß die deutsche Regierung gegebenenfalls dafür Sorge tragen wird, daß die deutschen U-Boot-Führer künftig das norwegische Seeterritorium respektieren werden.

459.

Verlautbarung der norwegischen Gesandtschaft in Paris vom 31. März 1940 über angebliche Benutzung der norwegischen Hoheitsgewässer durch deutsche Unterseeboote als Operationsbasis[2]).

(Übersetzung.)

Eine gewisse Zahl französischer Zeitungen hat Artikel veröffentlicht, worin hervorgehoben wird, daß die norwegischen Hoheitsgewässer als Operationsbasen von den deutschen Seestreitkräften benutzt würden. Die norwegische Gesandtschaft ist ermächtigt, diese Informationen zu dementieren. In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, daß der englische Ministerpräsident am 19. d. M. im Unterhaus erklärt hat, daß seit dem Verlust gewisser Schiffe zu Beginn des Monats Dezember nichts Derartiges habe festgestellt werden können. Was diese besagten Schiffe betrifft, so weist die norwegische Gesandtschaft darauf hin, daß es nicht möglich gewesen ist festzustellen, ob der Verlust auf die Aktion von U-Booten zurückzuführen ist.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) „Völkischer Beobachter" vom 1. April 1940.

H1572-0377

Durchfahrts- und Aufenthaltsrecht in neutralen Hoheitsgewässern bzw. Häfen

H1572-0378

H1572-0379

I. Kriegsschiffe

1. Allgemeines

460.

Drahtbericht des deutschen Gesandten in Oslo vom 26. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend Beschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen der Kriegführenden durch norwegische Hoheitsgewässer[1]).

Norwegischer Außenminister mitteilte mir gestern privat und unverbindlich, norwegische Regierung ventiliere den Plan bei kriegführenden Parteien Änderung Haager Seekriegsordnung dahingehend anzuregen, daß auch Durchfahrt von Kriegsschiffen kriegführender Parteien durch norwegische oder allgemein durch neutrale Küstengewässer auf die Dauer von 24 Stunden beschränkt wird. Dies würde nach Ansicht der norwegischen Regierung im Interesse kriegführender Parteien selbst liegen, weil uneingeschränkte Durchfahrt durch Küstengewässer z. B. Norwegens jeder der beiden Parteien Gefahr in sich berge, daß der Gegner im Schutze dieses Küstengewässers der eigenen Flotte in den Rücken fällt.

461.

Erlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 31. Januar 1940 an die deutsche Gesandtschaft in Oslo betreffend Beschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen der Kriegführenden durch die norwegischen Hoheitsgewässer[2]).

Der norwegische Außenminister ist auf seinen Plan, die Durchfahrt von Kriegsschiffen der Kriegführenden durch die norwegischen Küstengewässer auf 24 Stunden zu beschränken, offenbar nicht zurückgekommen. Es scheint daher, daß die norwegische Regierung selbst den Gedanken nach näherer Prüfung fallen gelassen hat. Für alle Fälle wird aber auf Grund der hier im Benehmen mit den inneren Stellen vorgenommenen Prüfung zu der Angelegenheit folgendes bemerkt:

Das XIII. Haager Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle des Seekrieges vom 18. Oktober 1907 ist zwar im gegenwärtigen Krieg nicht formell rechtsverbindlich, da es die Allbeteiligungsklausel enthält (Art. 28) und England ihm nicht beigetreten ist. Es wird aber allgemein anerkannt, daß die Bestimmungen dieses Abkommens einschließlich des Vorspruchs dem gewohnheitsmäßig geltenden Völkerrecht entsprechen. Die von den nordischen Staaten verkündeten Neutralitätsregeln beruhen durchweg auf den Bestimmungen des Abkommens. So entspricht insbesondere Art. 4 Ziff. 1 der norwegischen Neutralitätsregeln dem Art. 12 des Haager Abkommens, wonach es den Kriegsschiffen der Kriegführenden, abgesehen von besonderen Fällen, untersagt ist, sich innerhalb der Häfen, Reeden oder Küstengewässer einer neutralen Macht länger als 24 Stunden aufzuhalten. Das Haager Abkommen stellt durch Art. 10 klar, daß die bloße Durchfahrt eines Kriegs-

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0380

schiffs durch neutrale Küstengewässer nicht als Aufenthalt im Sinne des Art. 12 anzusehen ist, indem festgestellt wird, daß durch eine solche Durchfahrt die Neutralität einer Macht nicht beeinträchtigt wird. Diese Bestimmung ist zwar in die norwegischen Neutralitätsregeln nicht ausdrücklich übernommen worden, gilt aber im Verhältnis zwischen Deutschland und Norwegen als Satz des gewohnheitsmäßigen Völkerrechts. Bei dieser Sachlage würde der Plan des norwegischen Außenministers, die Durchfahrt von Kriegsschiffen durch die norwegischen Küstengewässer jeweils auf eine Frist von 24 Stunden zu beschränken, eine Abweichung von dem völkerrechtlichen Herkommen darstellen.

Es kann dahingestellt bleiben, wie die Rechtslage wäre, wenn die norwegische Regierung bereits bei Erlaß der Neutralitätsregeln eine solche Beschränkung vorgesehen hätte. Hier handelt es sich um den Fall, daß die im Frieden erlassenen Neutralitätsregeln während eines Krieges abgeändert werden sollen, und zwar insofern, als die in Art. 4 vorgesehene Beschränkung des Aufenthalts von Kriegsschiffen in den norwegischen Küstengewässern auf 24 Stunden auch auf den Fall der bloßen Durchfahrt erstreckt werden soll.

Der Vorspruch zum XIII. Haager Abkommen stellt fest, daß aus der Pflicht der neutralen Mächte, die von ihnen angenommenen Regeln auf die einzelnen Kriegführenden unparteiisch anzuwenden, folgt, daß solche Regeln im Laufe des Krieges von einer neutralen Macht grundsätzlich nicht geändert werden sollen, es sei denn, daß die gemachten Erfahrungen eine Änderung als notwendig zur Wahrung der eigenen Rechte erweisen würden. Diese Regel, die ebenfalls dem gewohnheitsmäßig geltenden Völkerrecht entspricht, ist bei der in der gemeinsamen Erklärung der Regierungen der 5 nordischen Staaten vom 27. Mai 1938 („Außenpolitische Dokumente" 1939 Heft 1, S. 7) enthaltenen Bestimmung, daß keine der beteiligten Regierungen ihre Neutralitätsregeln abändern solle, ohne vorher die anderen nordischen Regierungen unterrichtet und womöglich einen Meinungsaustausch herbeigeführt zu haben, als selbstverständlich vorausgesetzt. Aus den Ausführungen des norwegischen Außenministers ergibt sich nicht, daß irgendwelche während des gegenwärtigen Krieges gemachten Erfahrungen die Beschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen der kriegführenden Staaten durch die Küstengewässer auf 24 Stunden zur Wahrung der norwegischen Neutralitätsrechte sich als notwendig erwiesen hätten. Auch für das Auswärtige Amt sind Gründe für eine solche Beschränkung nicht erkennbar. Die Beschränkung der Durchfahrt kann somit vom Standpunkt des Völkerrechts nicht als berechtigt anerkannt werden. Wirtschafts- und militärpolitisch wäre uns eine Verwirklichung des Gedankens des norwegischen Außenministers unerwünscht. Seine Ansicht, das zeitlich unbeschränkte Durchfahrtsrecht berge für beide Kriegführende die Gefahr, daß gegnerische Streitkräfte von den norwegischen Hoheitsgewässern aus der eigenen Flotte in den Rücken fallen könnten, erscheint wenig stichhaltig. Stärkere gegnerische Kräfte würden des Schutzes der norwegischen Hoheitsgewässer nicht bedürfen, um einen Angriff durchzuführen. Schwächere feindliche Streitkräfte würden im Rücken der deutschen Flotte keine ernstliche Bedrohung darstellen.

Sollten die Norweger auf den Plan zurückkommen, so wird gebeten, ihm unter Verwertung der vorstehenden Ausführungen entgegenzutreten.

2. Einzelfälle

a) „Admiral Graf Spee"

Montevideo

462.

Note des deutschen Gesandten in Montevideo vom 14. Dezember 1939 an den uruguayischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Bewilligung einer Aufenthaltsfrist für das im Seegefecht mit britischen Kreuzern beschädigte und in den Hafen von Montevideo eingelaufene deutsche Panzerschiff „Admiral Graf Spee"[1].

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, Euer Exz. mitzuteilen, daß in den letzten Stunden der gestrigen Nacht das deutsche Kriegsschiff „Admiral Graf Spee" nach einem Seegefecht mit drei englischen Kreuzern in den Hafen von Montevideo eingelaufen ist. In Anbetracht der Beschädigungen, die das Schiff aufweist, bitte ich Euer Exz. in Übereinstimmung mit Art. 7 des Dekrets vom 7. August 1914 betreffend die „Neutralität der Republik", ihm durch die zuständigen staatlichen Behörden eine ausreichende Frist gewähren zu wollen, um die genannten Schäden im Hafen von Montevideo zu reparieren und seine Seetüchtigkeit wiederherzustellen.

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 5.

H1572-0381

463.

Note des deutschen Gesandten in Montevideo vom 14. Dezember 1939 an den uruguayischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Dauer der erforderlichen Aufenthaltsfrist für den „Admiral Graf Spee"[1]).

(Übersetzung.)

Unter Bezugnahme auf die Note vom 14. Dezember und auf das, was ich Eurer Exz. in der Audienz von heute mittag darlegte, beehre ich mich, dem Herrn Minister mitzuteilen, daß die von der Marine-Inspektion ernannte Sachverständigenkommission, die sich zwischen 19 und 21 Uhr an Bord befand, die Notwendigkeit von Reparaturen, um das Kriegsschiff „Admiral Graf Spee" seetauglich zu machen, anerkannt hat. Diese Kommission hat bisher noch keine bestimmte Frist festgesetzt und wird Eurer Exz. heute abend Bericht erstatten. Die für die Beendigung dieser Reparaturen benötigte Frist hängt davon ab, wie schnell die nötigen Materialien beschafft werden können.

In Übereinstimmung mit dem Kommandanten und den technischen Sachverständigen bitte ich Eure Exz., dem Schiff einen Aufenthalt von 15 Tagen im Hafen von Montevideo gewähren zu wollen.

464.

Uruguayische Verordnung vom 14. Dezember 1939 betreffend die Untersuchung der Schäden des „Admiral Graf Spee"[2]).

(Übersetzung.)

Montevideo, 14. Dezember 1939.

Nach Kenntnisnahme der Note der bei der Regierung der Republik akkreditierten deutschen Gesandtschaft vom heutigen Datum. in der sie mitteilt, daß das deutsche Kriegsschiff „Admiral Graf Spee" nach einem Seegefecht mit britischen Kreuzern in den Hafen von Montevideo eingelaufen ist, und bittet, diesem Schiff die entsprechende Frist zur Wiederherstellung seiner Seetüchtigkeit zu gewähren;

Im Hinblick auf die Bestimmungen des Dekrets vom 5. September d. J., in dem die Neutralität in dem gegenwärtigen Kriegszustand erklärt wurde, wobei zu ihrer Durchführung die Anwendung der auf den Haager Friedenskonferenzen abgeschlossenen Konventionen festgesetzt wurde, sowie im Hinblick auf das Abkommen vom 18. Oktober 1907 betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges, das im Art. 17 bestimmt, daß innerhalb neutraler Häfen und Reeden die Kriegsschiffe von Kriegführenden ihre Schäden nur in dem für die Sicherheit ihrer Schiffahrt unerläßlichen Maße ausbessern, nicht aber in irgendwelcher Weise ihre militärische Kraft erhöhen dürfen;

In Anbetracht dessen, daß diese Bestimmung in Übereinstimmung mit der Rechtslehre erlaubt, bezüglich der Art der Beschädigungen einen Unterschied zu machen, um danach festzustellen, welches die in dem genannten Abkommen erlaubten Reparaturen sind, und daß nur diejenigen Reparaturen erlaubt sind, die sich auf die eigentlichen Schiffsbestandteile erstrecken, nicht aber die der militärischen Bestandteile, deren Reparatur in dem Falle nicht in Frage kommt;

verfügt und verordnet der Präsident der Republik:

Artikel 1. — Es werden vom Ministerium für Nationale Verteidigung die entsprechenden Anordnungen erlassen, damit die zuständigen Marinebehörden sofort die Schäden prüfen, die das deutsche Kriegsschiff „Admiral Graf Spee" aufweist, das augenblicklich im Hafen von Montevideo vor Anker liegt.

Artikel 2. — Nach Maßgabe des technischen Gutachtens, das die zuständigen Behörden erteilen, wird gemäß dem vorhergehenden Artikel die Minimalfrist gewährt werden, die nötig ist, um die Reparaturen auszuführen, die für die Sicherheit der Schiffahrt des genannten Kriegsschiffes einer kriegführenden Macht unerläßlich sind.

Artikel 3. — Die betreffenden Reparaturen werden unter der Aufsicht und Begutachtung derselben Marinebehörden ausgeführt.

Artikel 4. — Zur Mitteilung usw.

Baldomir. — A. Guani — Gral. de Div. Alfredo R. Campos.

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 10.
[2]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 6.

H1572-0382

465.

Erklärung des britiſchen Miniſters für die Koordination der Verteidigung vom 14. Dezember 1939 im House of Lords über den Aufenthalt des „Admiral Graf Spee" in Montevideo[1]).

As regards the position of the "Graf Spee" under International Law, that at the present time is a matter which is under active examination between His Majesty's Government and the Government of Uruguay. The International Law is laid down in the Hague Convention Nr. 13. There are three Articles which cover the matter. It may interest your Lordships if I gave a summary of them.

Article 12 says:

"In default of special provisions to the contrary in the legislation of a neutral Power —"

which I think does not apply in this case —

"belligerent warships are not permitted to remain in the ports, roadsteads, or territorial waters of the said Power for more than twentyfour hours, except in cases covered by the present Convention."

Article 14 says:

"A belligerent warship may not prolong its stay in a neutral port beyond the time permitted except on account of damage or stress of weather. It must depart as soon as the cause of the delay is at an end.

The regulations as to the length of time which such vessels may remain in neutral ports, roadsteads, or waters do not apply to warships devoted exclusively to religious, scientific, or philantropic purposes."

That does not apply. Article 17 says:

"In neutral ports and roadsteads belligerent warships may only carry out such repairs as are absolutely necessary to render them seaworthy, and may not add in any manner whatever to their fighting force."

"Leur force militaire" is the French interpretation of that.

"The local authorities of the neutral Power shall decide what repairs are necessary, and these must be carried out with the least possible delay . . ."

I have no doubt, that the "Graf Spee" will soon be out again for a short time.

466.

Note des britiſchen Geſandten in Montevideo vom 14. Dezember 1939 an den uruguayiſchen Miniſter für Auswärtige Angelegenheiten betreffend die Aufenthaltsdauer für den „Admiral Graf Spee" in Montevideo[2]).

(Übersetzung.)

Auf Anweisung des Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten beehre ich mich, darum zu ersuchen, daß das deutsche Panzerschiff interniert wird, wenn sein Aufenthalt im Hafen von Montevideo 24 Stunden überschreitet.

Dieses Ersuchen gründet sich auf die XIII. Haager Konvention, die die Neutralität Uruguays regelt, wie in dem Neutralitätserlaß der Regierung von Uruguay vom vergangenen 5. September erklärt wurde.

In Übereinstimmung mit Art. 12 dieses Abkommens darf dem „Graf Spee" ein Aufenthalt von mehr als 24 Stunden nicht gewährt werden, es sei denn gemäß Art. 14 wegen Beschädigungen oder schlechten Wetters. Nach Art. 17 darf er jedenfalls nur die Reparaturen ausführen, die unerläßlich sind, um ihn seetauglich zu machen, und darf er in keiner Weise seine militärische Kraft erhöhen.

Wie ich gehört habe, sind die Behörden Uruguays der Ansicht, daß dieses Panzerschiff sich tatsächlich nicht in seetüchtigem Zustand befindet; es ist klar, daß dies von den in dem Kampf mit den britischen Kreuzern erlittenen Beschädigungen herrührt, die sein Einlaufen in den Hafen von Montevideo veranlaßten. Während Art. 17 die Reparatur dieser Schäden nicht definitiv verbietet, kann die Regierung Uruguays einen Unterschied machen zwischen Beschädigungen, die durch schlechtes Wetter entstanden sind und solchen, die das Schiff in einem Gefecht erlitten hat, und sie kann die Reparatur der erstgenannten erlauben, dagegen die der letztgenannten verbieten. Art. 9 der Konvention von Havanna macht beispielsweise diesen Unterschied in ganz entschiedener Form und setzt fest, daß Schäden, die im Feuer des Feindes entstanden sind, in keiner Weise repariert werden dürfen. Dieselbe Bestimmung ist von den Regierungen Norwegens, Dänemarks, Finnlands, Islands und Schwedens in die Neutralitätsregeln aufgenommen worden, die sie im Jahre 1938 annahmen, und findet im gegenwärtigen Kriege Anwendung. Die Balkanstaaten und Cuba haben ähnliche Bestimmungen angenommen.

Unter diesen Umständen muß ich, gemäß den erhaltenen Anweisungen, darauf dringen, daß dem „Graf Spee" ein Aufenthalt von mehr als 24 Stunden in diesem Hafen zur Reparatur der durch die britischen Kreuzer versursachten Beschädigungen nicht gewährt wird.

---

[1]) Parl. Deb. House of Lords Bd. 115, Sp. 285 f.
[2]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 11.

H1572-0383

467.

Uruguayische Verordnung vom 15. Dezember 1939 betreffend die Festsetzung einer Aufenthaltsfrist für den „Admiral Graf Spee"[1]).

(Übersetzung.)

Montevideo, 15. Dezember 1939.

Nach Kenntnisnahme der am gestrigen Tage erlassenen Verordnung im Zusammenhang mit dem von der deutschen Gesandtschaft gestellten Ersuchen um Gewährung einer Frist, damit das deutsche Kriegsschiff „Admiral Graf Spee", das im Hafen von Montevideo vor Anker liegt, die Schäden, die es aufweist, reparieren und seine Seetüchtigkeit wiederherstellen kann,

und nach Kenntnisnahme des Gutachtens der technischen Kommission der Häfen-Generalpräfektur, die zur Inspektion des betreffenden Panzerschiffes eingesetzt war,

verfügt und verordnet der Präsident der Republik:

Artikel 1. — Es wird eine Frist von 72 Stunden festgesetzt für die Ausführung der Reparaturen, die nötig sind, um die Seetüchtigkeit des deutschen Kriegsschiffes „Admiral Graf Spee" zu gewährleisten; diese Frist läuft am 17. dieses Monats um 20 Uhr ab.

Artikel 2. — Zur Mitteilung usw.

Baldomir. — A. Guani — Gral. de Div. Alfredo R. Campos.

468.

Antwortnote des uruguayischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 16. Dezember 1939 an den britischen Gesandten in Montevideo auf dessen Note vom 14. Dezember 1939[2]).

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, Eurer Exz. den Empfang der Note Nr. 105 vom 14. d. M., betreffend die Anwesenheit des deutschen Panzerschiffes „Admiral Graf Spee" im Hafen von Montevideo, in Zusammenhang mit den Neutralitätsregeln, nach denen sich die Haltung der Regierung der Republik richtet, zu bestätigen.

Wie Eure Exz. darlegt, sind es in der Tat die Art. 12, 14 und 17 der XIII. Haager Konvention vom 18. Oktober 1907, die Uruguay in Betracht gezogen hat, um dem deutschen Schiff eine Frist von mehr als 24 Stunden zu bewilligen, damit dieses die Reparaturen vornehmen kann, die unerläßlich für die Sicherheit seiner Seefahrt sind, aber nicht, damit es in irgendeiner Weise seine militärische Kraft erhöhen kann.

Die Regierung der Republik hat außerdem besonders den Art. 18 in Betracht gezogen, der den Kriegsschiffen von Kriegführenden verbietet, neutrale Häfen, Reeden und Küstengewässer zu benutzen, um ihre militärischen Vorräte oder ihre Armierung zu erneuern oder zu verstärken sowie um ihre Besatzung zu ergänzen.

Nach dem genauen Wortlaut der angeführten Bestimmungen wird anerkannt, daß die Haager Konvention dazu ermächtigt, die notwendigen Reparaturen auszuführen, damit das Schiff die für die Sicherheit seiner Fahrt erforderlichen Bedingungen aufrechterhalten kann, ohne daß ein Unterschied gemacht wird, ob die Schäden durch schwere See, durch feindliches Feuer oder durch irgendetwas anderes verursacht sind. Auf der Haager Konferenz von 1907 legte die Delegation Großbritanniens ihren Standpunkt zu dem Gegenstand durch Art. 15 und 19 ihres Antrages dar, mit denen angestrebt wurde, die Internierung jedes Kriegsfahrzeuges eines Kriegführenden festzusetzen, das in neutralen Gewässern Zuflucht sucht, um der Verfolgung des Feindes zu entgehen, und die Reparatur der Schäden, die von einem Kampf herrühren, ausdrücklich zu verbieten. Obwohl einige Delegationen bei dieser Gelegenheit die Neigung zeigten, der erwähnten Tendenz beizustimmen, so überwog doch die hauptsächlich von Rußland unterstützte Ansicht, nach der von dem neutralen Staat nicht verlangt werden soll, daß er die Ursache der Schäden untersucht.

Die Regierung der Republik ist der Ansicht, daß sie stattdessen zur Anpassung an die zitierten Art. 17 und 18 jede Reparatur verbieten muß, die die militärische Kraft des Schiffes erhöhen, seine Armierung erneuern oder Arbeiten an seinen militärischen Bestandteilen bewirken könnte. Zu diesem Zweck erließ sie gleich am 14. Dezember die entsprechenden dahingehenden Verfügungen, daß eine Kommission von Marine-Sachverständigen unmittelbar die Schäden, die das deutsche Kriegsschiff aufwies, prüfen und daß gemäß ihrem Gutachten die nötige Frist gewährt werden solle, damit die erlaubten Reparaturen so schnell wie möglich ausgeführt würden. Es lassen sich zahlreiche historische Fälle anführen, die die dargelegte These bekräftigen. Als an die bekanntesten

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 18.
[2]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 20.

H1572-0384

ist daran zu erinnern, daß Holland im Weltkrieg von 1914 die Reparatur der im Kampf erlittenen Schäden eines U-Bootes nur in dem für die Sicherheit der Seefahrt unerläßlichen Maße und ohne daß es seine militärische Kraft erhöhte, erlaubte, und daß die Regierung Brasiliens unter Anwendung der gleichen Regel in demselben Kriege den Kreuzern „Glasgow" und „Carnavon" die zur Ausführung der entsprechenden Arbeiten erforderliche Frist gewährte, damit sie in einem brasilianischen Hafen die im Kampf erlittenen Beschädigungen ausbesserten. (Siehe „The American Journal of International Law", Vol. 33, Nr. 3, Juli 1939, S. 471—472, und H. Accioly „Tratado de Direito Internacional Público" Rio de Janeiro, 1935. Tomo III, S. 314/15.)

Beim Erlaß der Verordnungen vom 14. und 15. Dezember dieses Jahres, die ich mir erlaube, dem Herrn Minister in Abschrift beizufügen, hat sich die Ausübende Gewalt (Poder Ejecutivo) genau an die Vorschriften der genannten Haager Konvention gehalten.

469.

Note des französischen Gesandten in Montevideo vom 15. Dezember 1939 an den uruguayischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten betreffend eine Internierung des „Admiral Graf Spee" und seiner Besatzung in Uruguay[1]).

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, Eurer Exz. mitzuteilen, daß die französische und britische Regierung vollständig übereinstimmen in dem Ersuchen an die Regierung Uruguays, daß das deutsche Panzerschiff „Graf Spee" und seine Besatzung für die Dauer des Krieges interniert werden. Sie stützen sich dabei auf die Haager Konvention, deren Anwendung Uruguay in seiner Neutralitätserklärung vom 5. September dieses Jahres beschlossen hat.

470.

Antwortnote des uruguayischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 16. Dezember 1939 an den französischen Gesandten in Montevideo auf dessen Note vom 15. Dezember 1939[2]).

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, den Empfang Ihrer Note Nr. 63 vom 15. Dezember d. J. zu bestätigen, in der Eure Exz. mir mitteilt, daß die französische und britische Regierung übereinstimmend die Regierung Uruguays ersuchen, das deutsche Kriegsschiff „Admiral Graf Spee" und seine Besatzung für die Dauer des Krieges zu internieren.

Als ihre Antwort hierauf habe ich Ihnen mitzuteilen, daß die Regierung der Republik gemäß den Bestimmungen der Art. 14 und 17 der Haager Konvention vom 18. Oktober 1907 in Anwendung des Dekrets vom 5. September dieses Jahres dem betreffenden Schiff eine kurze Frist zum Aufenthalt in unserem Hafen gewährt hat.

471.

Protestnote des deutschen Gesandten in Montevideo vom 17. Dezember 1939 an den uruguayischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Verweigerung der erforderlichen Aufenthaltsfrist für den „Admiral Graf Spee"[3]).

(Übersetzung.)

Der Kommandant des Panzerschiffes „Admiral Graf Spee" hat bei mir formell gegen die mir von Eurer Exz. am 15. d. M. mitgeteilten Entschließung der ausübenden Gewalt (Poder Ejecutivo) der Republik Uruguay betreffend die Aufenthaltsfrist für sein Schiff protestiert. Daher überreiche ich der Regierung Uruguays gemäß den von meiner Regierung in aller Form erhaltenen Anweisungen meinen Protest dagegen, daß sie dem beschädigten Panzerschiff, in flagranter Verletzung des internationalen Rechts und Brauchs, die Frist verweigert hat, die unter diesen Umständen zweifellos notwendig war, um es erneut in seetüchtigen Zustand zu setzen.

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 12.
[2]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 21.
[3]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 25.

H1572-0385

472.

Antwortnote des uruguayiſchen Miniſters für Auswärtige Angelegenheiten vom 19. Dezember 1939 an den deutſchen Geſandten in Montevideo auf deſſen Proteſtnote vom 17. Dezember 1939[1]).

(Übersetzung.)

Ich nehme Bezug auf die Note Eurer Exz. vom 17. d. M., in der erwähnt wird, daß der Kommandant des Panzerschiffes „Admiral Graf Spee" vor Ihnen, Herr Minister, formell protestiert hat wegen des Entschlusses, den die Regierung der Republik betreffs der Aufenthaltsfrist des genannten Kriegsschiffes in unserem Hafen gefaßt hat, und in der Sie mitteilen, daß Eure Exz. in Übereinstimmung mit den von der deutschen Regierung empfangenen Weisungen den Protest ausspricht, der die Ansicht vertritt, daß die selbstverständliche Frist, um das Panzerschiff wieder in Seetüchtigkeitszustand zu bringen, verweigert wurde, was ein Bruch des Rechts und des internationalen Brauchs sei.

Eure Exz. bringen für solch eine Beurteilung keine Begründung bei; da andererseits ich nicht offiziell den Wortlaut des Protestes des Kommandanten des Panzerschiffes an Eure Exz. berücksichtigen kann, so kann ich nur Eurer Exz. mitteilen, daß die Regierung von Uruguay den Protest von Ihnen, Herr Minister, zurückweist im Bewußtsein, innerhalb der strikten Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen vorgegangen zu sein.

Bei Ankunft des „Admiral Graf Spee" hat die Regierung der Republik, was dessen Aufenthalt anbetrifft, das Verfahren angewandt, das in der Haager Konvention vorgesehen und im Dekret vom 5. September 1939 übernommen ist, wie es durch den Text der Dekrete vom 14. und 15. d. M., deren Kopie ich Eurer Exz. beifüge, auf entschiedene Weise festzustellen ist.

Ich halte es für meine Pflicht, außerdem Ihnen mitzuteilen, daß die in den Gewässern des Rio de la Plata und gegenüber von Montevideo vorgenommene Sprengung des Schiffes keine Beziehung zu den juristischen Fragen über die Anwendung der Regel der Neutralität seitens der Regierung der Republik haben kann, die Sie, Herr Minister, in Ihrer Note erwähnten.

473.

Uruguayiſche Verordnung vom 23. Januar 1940 betreffend die Internierung von verwundeten, kranken und anderen Beſatzungsangehörigen des „Admiral Graf Spee" in Montevideo[2]).

(Übersetzung.)

Montevideo, den 23. Januar 1940.

Nach Kenntnisnahme: der Vorgänge betreffend die Anwesenheit einer bestimmten Zahl von Angehörigen des Stabes und der Mannschaft des deutschen Kriegsschiffs „Admiral Graf Spee", das sich am 17. Dezember des letzten Jahres in den Hoheitsgewässern selbst versenkte;

und der Verordnung vom 5. September 1939, die für die Beachtung der Neutralität die Anwendung der am 29. Juli und 18. Oktober 1907 unterzeichneten Haager Konventionen verfügt;

In Anbetracht dessen, daß die Lage der Kranken und Verwundeten, die von jenem Panzerschiff ausgeschifft wurden, durch Art. 10 der Haager Konvention von 1899 betr. die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg vorgesehen ist, gemäß dem die Schiffbrüchigen, Verwundeten und Kranken, die mit Genehmigung der Ortsbehörde in einem neutralen Hafen ausgeschifft worden sind, zurückgehalten werden sollen in der Art, daß sie nicht wieder an den Kriegsunternehmungen teilnehmen können;

und daß der Art. 24 der XIII. Haager Konvention vom 18. Oktober 1907 eine neutrale Macht verpflichtet, die Offiziere und Mannschaft eines Kriegsschiffes eines Kriegführenden zurückzuhalten, wenn dieses nicht den Hafen, in dem es kein Aufenthaltsrecht besitzt, verläßt;

Im Hinblick darauf: daß die gegenwärtige Lage der Offiziere, Deckoffiziere, Mannschaft und des übrigen Personals, deren Aufenthalt in unserem Lande nach der Versenkung des Schiffes bekannt wurde, der genannte Art. 24 der XIII. Konvention anzuwenden ist, der dahin zu verstehen ist, daß das Schiff, das zur Abfahrt verpflichtet ist, diese Abfahrt mit dem Stabe und der Mannschaft vorzunehmen hat; und daß diejenigen, die an Land geblieben sind oder im Augenblick vor der Selbstversenkung ausgeschifft worden waren, unter diesen Umständen nicht das Recht zum Aufenthalt im Gebiet der Republik für eine längere Frist erworben haben als wie sie für die Abfahrt des Schiffes bestimmt worden ist;

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 26.
[2]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 50.

H1572-0386

daß im übrigen für die in derselben Konvention nicht vorgesehenen Fälle die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts zu berücksichtigen sind, wie es die Präambel der Konvention bestimmt, und es eine anerkannte und allgemein angewandte Norm ist, daß die neutrale Macht die Pflicht hat, die kämpfenden Truppen oder das militärische Personal eines Kriegführenden, die sie in ihrem Gebiet aufnimmt, zu internieren;

und daß das ärztliche Personal geschützt ist durch die humanitären Vorschriften der Genfer Konvention, deren Anwendung auf den Seekrieg durch die Haager Konventionen bestimmt ist;

beschließt und verordnet der Präsident der Republik:

Artikel 1. — Die Verwundeten und Kranken des deutschen Kriegsschiffes „Admiral Graf Spee", die sich gegenwärtig in einem Krankenhaus befinden, werden, nachdem sie einmal aus dem Krankenhaus entlassen sind, im Gebiet der Republik zurückgehalten werden in der Art, daß sie nicht wieder an den Kriegsunternehmungen teilnehmen können; diejenigen bleiben in Freiheit, die sich nach einer Bescheinigung der zuständigen nationalen Militärbehörden als für den Militärdienst untauglich erweisen.

Artikel 2. — Die Offiziere, die zur Besatzung des genannten Panzerschiffs gehören und sich gegenwärtig im Gebiet der Republik befinden, bleiben in der Stadt Montevideo interniert und werden freigelassen werden unter dem ehrenwörtlichen Versprechen, sich nicht ohne schriftliche Erlaubnis des Innenministeriums zu entfernen.

Artikel 3. — Die Mannschaft wird an den Orten interniert werden, die das Innenministerium bestimmt; sie ist dessen Sicherheitsmaßnahmen, die zur gegebenen Zeit erlassen werden, unterworfen.

Artikel 4. — In Freiheit bleibt der Arzt, der auf dem erwähnten Panzerkreuzer seine Funktionen ausübte und dessen Anwesenheit in Montevideo am 18. Dezember des letzten Jahres von der deutschen Gesandtschaft mitgeteilt wurde.

Artikel 5. — Zur Mitteilung etc.

BALDOMIR.

A. Guani. — Manuel E. Tiscornia. — General de Div. Alfredo R. Campos.

Buenos Aires

474.

Argentinische Verordnung vom 19. Dezember 1939 betreffend die Internierung von Besatzungsangehörigen des „Admiral Graf Spee" in Buenos Aires[1]).

(Übersetzung.)

Buenos Aires, den 19. Dezember 1939.

Nach Kenntnisnahme: der im Hafen der Hauptstadt erfolgten Ausschiffung des Kommandanten, der Offiziere und Mannschaft des in den Gewässern des Rio de la Plata freiwillig versenkten Panzerschiffs „Graf Spee" und

im Hinblick darauf:

daß gemäß der Verordnung des Ministerrats über die Neutralität vom 4. September 1939 die anzuwendenden Regeln in erster Linie die Grundsätze der Haager Konventionen von 1899 sind, die für die Republik Gesetz sind;

daß der Punkt im besonderen geregelt ist durch Art. 10 der Haager Konvention von 1889 „betr. die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention von 1864 auf den Seekrieg", gemäß dem die auf neutralem Gebiet ausgeschifften Kranken, Verwundeten oder Schiffbrüchigen der Kriegsschiffe eines Kriegführenden zurückzuhalten sind;

daß dieser Grundsatz bereits im Kriege von 1914 von der argentinischen Regierung angewandt worden ist, indem sie die Internierung der Offiziere und Mannschaft des Kanonenbootes „Eber" und des Hilfskreuzers „Cap Trafalgar" verfügte,

verordnet der Präsident der argentinischen Nation:

Artikel 1. — Der Kommandant und die Offiziere des deutschen Panzerkreuzers „Graf Spee" werden in der Stadt Buenos Aires interniert werden; sie sind den Anordnungen der Polizeibehörde unterworfen und müssen sich auf Ehrenwort verpflichten, sich nicht ohne besondere schriftliche Erlaubnis dieser Behörde zu entfernen.

[1]) Informaciones Argentinas vom 15. Januar 1940, S. 2.

H1572-0387

Artikel 2. — Die Mannschaft wird in den binnenländischen Provinzen oder Gebieten interniert werden; sie ist den Anordnungen der örtlichen Polizeibehörde, deren Bewachung sie unterstellt ist, unterworfen.

Artikel 3. — Das Ministerium des Innern wird die notwendigen Vorkehrungen treffen, um das Verbleiben der Mannschaft innerhalb der gemäß dem vorhergehenden Artikel festgelegten Grenzen sicherzustellen.

Artikel 4. — Die Unkosten, die durch die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Internierungsmaßnahmen entstehen, gehen zu Lasten der deutschen Regierung gemäß der Bestimmung des Artikels 10 der bereits genannten Konvention von 1899.

Artikel 5. — Die vorliegende Verordnung wird gegengezeichnet werden durch die Staatssekretäre in den Departements für Auswärtige Angelegenheiten und Kultur und für Inneres.

Artikel 6. — Zur Mitteilung etc.

(gez.) Ortiz, José Maria Cantilo, Diógenes Taboada.

475.

Memorandum der deutschen Botschaft in Buenos Aires vom 23. Dezember 1939 an das argentinische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Internierung der Besatzung des „Admiral Graf Spee" in Buenos Aires[1]).

Die Reichsregierung vertritt die Ansicht, daß die Offiziere und Mannschaften des versenkten deutschen Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee", die am 18. Dezember 1939 an Bord argentinischer Handelsschiffe den Hafen der Hauptstadt anliefen, nach den anerkannten und zu Recht bestehenden Bestimmungen des Völkerrechts nicht interniert werden dürfen.

Nach Auffassung der deutschen Regierung sind im vorliegenden Fall nicht anwendbar die Bestimmungen des Artikels 10 der „Haager Konvention vom 29. Juli 1899 betr. Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens vom 22. August 1864 auf den Seekrieg", deren Wortlaut demjenigen des Art. 15 des „Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 betr. Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg" entspricht. Diese Rechtsauffassung stützt sich auf nachstehende Begründung:

1. Die erwähnte Bestimmung ist weder ihrem Wortlaut noch ihrem Sinn nach auf einen Fall anwendbar, wo Schiffbrüchige an Bord eines Schiffes neutraler Flagge das Gebiet eines ebenfalls neutralen Landes erreichen. Die Offiziere und Besatzung des Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee" wurden an Bord von Schiffen argentinischer Flagge auf argentinisches Gebiet überführt.
2. Der Umstand, daß dieser Sonderfall nicht in jene Bestimmung aufgenommen wurde, ist durch die Tatsache erwiesen, daß dieser unbestrittene Rechtssatz in den Verhandlungen der Haager Konferenz von 1907 Gegenstand einer besonderen Beschlußfassung war. (Siehe „Rapport Général dans les Actes et Documents de la Deuxième Conférence de la Haye" 1907, Bd. I S. 76.)
3. Nach diesem Rechtssatz, wie er im vorerwähnten „Rapport Général" der Zweiten Haager Konferenz niedergelegt ist, sind Schiffbrüchige auf freien Fuß zu setzen, sofern sie durch Handelsschiffe neutraler Flagge, von welchen sie zufällig an Bord genommen wurden, in einem neutralen Hafen ausgeschifft werden.
4. Dieser Auffassung gemäß, welche anerkanntermaßen Völkerrecht ist, handelten während des Weltkrieges die Niederlande und andere neutrale Staaten, als sie die schiffbrüchigen Besatzungen der Kriegsschiffe „Cressy", „Aboukir" und „Hogue", die auf neutralem Gebiet von neutralen Handelsschiffen ausgeschifft wurden, auf freien Fuß setzten.

   Der vorliegende Fall stimmt durchaus und in jeder Hinsicht mit diesen Präzedenzfällen überein und darf keineswegs demjenigen des deutschen Hilfskreuzers „Cap Trafalgar" gleichgesetzt werden, dessen Besatzung während des Weltkrieges an Bord eines deutschen Dampfers nach Buenos Aires gebracht und dann in Argentinien interniert wurde.
5. Entscheidend bei der Anwendung dieses den Ausnahmecharakter unterstreichenden Kriteriums ist lediglich die Tatsache, daß die deutschen Schiffbrüchigen an Bord neutraler Schiffe auf argentinisches Gebiet überführt wurden. Welche Beweggründe die argentinischen Schiffe auch hatten, den Ort der Versenkung des Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee" anzusteuern, bleibt dabei unerheblich. Nach dem Sinn dieser Regel ist es unzulässig, einen Unterschied darin zu erblicken, ob nun die neutralen Schiffe im normalen Ablauf ihrer Fahrt zu jener Stätte gelangten oder ob sie beispielsweise auf Grund von Hilferufen der Besatzung oder auf Betreiben irgendwelcher anderer Stellen die Hinfahrt antraten.

Die Reichsregierung kommt auf Grund dieser Erwägung nach Prüfung der Ereignisse und ihrer Rechtsbewertung zur Schlußfolgerung, daß die Offiziere und Besatzung des versenkten Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee" in Argentinien volle Freiheit genießen müssen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0388

H1572-0389

476.

Antwortnote des argentinischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 27. Dezember 1939 an die deutsche Botschaft in Buenos Aires auf deren Memorandum vom 23. Dezember 1939[1]).

(Übersetzung.)

Die Regierung der Republik Argentinien erhielt das Memorandum vom 23. d. M., in welchem die Reichsregierung nach Anführung verschiedener Gründe zur Schlußfolgerung gelangt, daß die Offiziere und Besatzung des versenkten Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee", welche am 18. Dezember 1939 in den Hafen der Hauptstadt an Bord von Handelsschiffen argentinischer Flagge einliefen, nach den zu Recht bestehenden, vom Völkerrecht anerkannten Satzungen nicht interniert werden dürfen.

Die argentinische Regierung bedauert, diese Ansicht nicht teilen zu können, da sie sowohl den höheren, bindenden Verpflichtungen, welche die Abkommen ihr auferlegen, sowie den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts zuwiderläuft, welche sie selbst zu beachten und beachtet zu sehen wünscht. Diese Rechtsgrundsätze und Abkommen, auf die sich die am 4. September 1939 von dieser Regierung erlassene Neutralitätsverordnung beruft, wurden seinerzeit der deutschen Botschaft gebührend mitgeteilt, so daß also, als die Offiziere und Besatzung des deutschen Kreuzers, auf Grund einer vollkommen freiwilligen Entschlußfassung, argentinischen Boden betraten, sie genau wissen mußten, mit welchen Grundsätzen die argentinische Regierung in Erfüllung ihrer Neutralitätspflichten ihre Stellungnahme in Einklang bringen würde.

Die genaue Prüfung des überreichten Memorandums vermochte nichts an der Auffassung zu ändern, welche nach sachgemäßer und bis ins einzelne gehender Prüfung des Falles bei Unterfertigung der Internierungsverordnung vom 19. d. M. maßgebend war. Die argentinische Regierung beehrt sich, nachstehend die Gründe anzuführen, laut welchen ihr nach Maßgabe der allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts diese Beschlußfassung als berechtigt erscheinen mußte.

I. Nach Auffassung der Reichsregierung wären auf den in Frage stehenden Fall die Vorschriften des Art. 10 des „Haager Abkommens von 1899 betr. Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens vom 22. August 1864 auf den Seekrieg" maßgebend, dessen Wortlaut als Art. 15 in dem gleichen Abkommen von 1907 wiederangeführt wird.

„Diese Bestimmung von 1899", heißt es in betreffendem Memorandum, das hiermit beantwortet wird, „ist weder ihrem Wortlaut noch ihrem Sinn nach auf einen Fall anwendbar, wo Schiffbrüchige an Bord eines Schiffes neutraler Flagge das Gebiet eines ebenfalls neutralen Landes erreichen. Die Offiziere und Mannschaft des Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee" wurden an Bord von Schiffen argentinischer Flagge auf argentinisches Gebiet überführt."

Es muß hier vor allen Dingen festgestellt werden: Wird der Fall auch in den Rahmen der Haager Konvention von 1907 betr. Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention von 1906 auf den Seekrieg eingefügt, so läßt dennoch keine Bestimmung eine derart verallgemeinerte Auffassung zu. Im Gegenteil, gibt es eine ausdrückliche Bestimmung, so ist es die des Art. 13, der folgendes verfügt: „Sollten Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige an Bord eines neutralen Kriegsschiffes aufgenommen werden, müssen innerhalb des Zulässigen dahingehende Vorkehrungen getroffen werden, daß jene nicht etwa erneut an Kriegshandlungen teilnehmen können". Diese Verpflichtung, Schiffbrüchige einzubehalten, besteht für den neutralen Staat weiter, sobald die Mannschaft einmal ausgeschifft ist.

II. „Der Umstand, daß dieser Sonderfall nicht in jene Bestimmungen aufgenommen wurde (nämlich in die von 1899)", so fährt das Memorandum fort, „ist durch die Tatsache erwiesen, daß dieser unbestrittene Rechtssatz in den Verhandlungen der Haager Konferenz von 1907 Gegenstand einer besonderen Beschlußfassung war." (Siehe Rapport Général dans les Actes et Documents de la Deuxième Conférence de la Haye, 1907, Bd. I, S. 76.)

Aber auch in diesem Fall liegt ein genau zutreffender Hinweis nicht vor. In der Tat, die Konferenz von 1907 schritt nicht zu einer Beschlußfassung der besonderen Art, wie sie im Memorandum erwähnt wird. Das einzige, was über diesen Beratungsstoff vorliegt, ist — wie es der angeführte Fall ja bestätigt — der Bericht des Prüfungs-Unterausschusses an den Dritten Hauptausschuß, welcher das Abkommen zu prüfen berufen war, und in welchem es heißt: „Sollte ein neutrales Handelsschiff, nachdem es gelegentlich Verwundete oder Kranke oder auch Schiffbrüchige aufgenommen hat, einen neutralen Hafen anlaufen, ohne einen Kreuzer angetroffen zu haben noch sonstwelche Verbindlichkeit eingegangen zu sein, so fallen die zur Ausschiffung gelangenden Mannschaften nicht unter die Bestimmung und haben als frei zu gelten." Dieser Bericht weist eine unmittelbare Beziehung zu den Art. 9, 11 und 14 auf, wonach Handelsschiffe neutraler Flagge Verwundete zwar aufnehmen dürfen, andererseits jedoch der Untersuchung durch Kriegsschiffe der kriegführenden Partei unterstehen, welchen das Recht zusteht, die an Bord genommene Besatzung gefangenzunehmen oder sie dort zu belassen. Sollte das neutrale Schiff also ein Kriegsschiff nicht antreffen und es ihm glücken, einer Verpflichtung hinsichtlich des Schicksals der Verwundeten usw. aus dem Wege gehen, so gelten letztere beim Anlaufen eines neutralen Hafens als frei.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0390

III. Das Memorandum der deutschen Regierung schaltet sich also in den Bereich dieser Gedankengänge ein, wenn es im darauffolgenden Absatz folgendermaßen auf seiner Ansicht besteht: „Nach diesem Rechtssatz, wie er im vorerwähnten „Rapport Général" der II. Haager Konferenz niedergelegt ist, sind Schiffbrüchige auf freien Fuß zu setzen, sofern sie durch Handelsschiffe neutraler Flagge, von welchen sie zufällig an Bord genommen wurden, in einen neutralen Hafen ausgeschifft werden."

Es ist jedoch unleugbar, daß im Fall der Offiziere und Mannschaft des „Admiral Graf Spee" keineswegs die besonderen Begleitumstände vorwalten, welche für die Freilassung der an Bord der neutralen Handelsschiffe Aufgenommenen ausschlaggebend sind.

Es kann in der Tat nicht darauf erkannt werden, daß Schleppdampfer, die im Dienste einer kriegführenden Regierung ausgerechnet an der Stelle erscheinen, wo die freiwillige Versenkung eines Kriegsschiffes im voraus beschlossen war, hinsichtlich der Umstände solchen Handelsschiffen gleichzustellen sind, die im Verlaufe ihres normalen Kurses, von einem Gefecht zwischen zwei feindlichen Streitkräften überrascht, nunmehr, einer humanitären Pflicht nachkommend, Verwundete oder Schiffbrüchige aufnehmen und sie einem neutralen Hafen zuführen, ohne daß diese Kriegsopfer ihren freien Willen geltend machen können.

Damit diese in Freiheit gesetzt werden können, ist es erforderlich, wie es ja auch im Memorandum der deutschen Regierung zu lesen ist, daß Schiffe in Betracht kommen, die „gelegentlich" Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige aufgenommen haben, nicht aber solche, die „eigens dazu" und im voraus schon die Stelle ansteuern mußten. Dieses Vorrecht käme etwa ausnahmsweise Lazarettschiffen zu und selbst dann noch unter Innehaltung einer Reihe von Vorschriften, von denen im vorliegenden Zwischenfall nicht die Rede sein kann.

Abgesehen vom Ausnahmefall der Lazarettschiffe, könnte lediglich die von Art. 9 des Abkommens aufgewiesene Lage geltend gemacht werden, nach welcher „Kriegführende einen Aufruf an die menschenfreundlichen Gefühle des Kapitäns eines Handelsschiffes ergehen ließen, damit er Verwundete und Kranke an Bord nähme und verpflege. Schiffe, die auf Anruf hin, oder solche, die spontan Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige an Bord nehmen, erfreuen sich eines besonderen Schutzes und einer gewissen Freizügigkeit. Sie können auf keinen Fall auf eine solche Handlung hin weggenommen werden, doch liegt die Gefahr einer Wegnahme auch dann vor, — abgesehen von besonderen Zusicherungen, die ihnen gemacht worden sein könnten —, und zwar infolge etwaiger Neutralitätsverletzungen, die sie sich hätten zuschulden kommen lassen."

Wie sich ohne weiteres aus dem Wortlaut ergibt, bezieht sich der Artikel auf diejenigen Schiffe, die — wie es im Bericht des Ausschusses heißt — sich gelegentlich auf dem Kampfplatz eingefunden und dort Streitkräfte an Bord genommen hätten. Es ist jedoch auch hier zu beachten, daß, abgesehen von diesen Umständen, der Artikel des weiteren noch vorsieht, daß die Schiffbrüchigen „spontan" aufgenommen werden.

Im voraus jedoch in Dienst genommen und für die Benutzung der Besatzung eines Kriegsschiffes eigens hergerichtet, ist die Lage von Handelsschiffen im vorliegenden Fall in gewisser Weise ähnlich derjenigen von Hilfsschiffen, und es ist desto zutreffender, als jene in unseren Hafen ja in Begleitung eines Bootes des gleichen Kreuzers einliefen.

Der anderen Kriegspartei gegenüber hätten sie jedenfalls nicht — wie es immerhin im Falle einer zufälligen und spontanen Hilfeleistung der Fall gewesen wäre — eine derartige Handlungsfreiheit und Anerkennung humanitärer und neutraler Sinnesart geltend zu machen vermocht. Die Schiffe wurden von einer der kriegführenden Parteien in Dienst genommen; sie gehorchten den Weisungen desjenigen, dessen Belangen ihr Einsatz galt, und im Prinzip war die Möglichkeit einer Wegnahme durch den Feind dadurch gegeben.

Dieser Unterschied wird noch besonders eindeutig, wenn man bedenkt, daß die Schleppdampfer, die eigens zu dem Zweck gechartert wurden, Offiziere und Mannschaft des „Graf Spee" nach Buenos Aires zu bringen, obendrein noch unter Umgehung der vorschriftsmäßigen Hafenförmlichkeiten aus dem Hafen ausgelaufen sind, was die Aufnahme eines Voruntersuchungsverfahrens zur Folge hatte.

IV. Zu der von ihm verfochtenen Auffassung sagt das Memorandum der deutschen Regierung weiterhin, es seien von seiten der Niederlande und anderen neutralen Staaten die auf neutrales Gebiet von neutralen Handelsschiffen an Land gebrachten Besatzungen der Kriegsschiffe „Cressy", „Aboukir" und „Hogue" auf freien Fuß gesetzt worden.

Die argentinische Regierung ist der Ansicht, daß die angeführten Präzedenzfälle auf den Fall des „Graf Spee" nicht zutreffen. Vor allen Dingen muß vor Augen gehalten werden, daß die erwähnten Besatzungen nach einer erfolgten Kriegshandlung und nicht etwa nach einer freiwilligen Versenkung an Bord genommen wurden, ein Fall, der mehr demjenigen des Art. 24 des Abkommens über Neutralität im Seekrieg ähnelt und welcher den neutralen Staat verpflichtet, die Besatzung und das Kriegsschiff, welches aus freien Stücken über das festgesetzte Zeitmaß hinaus etwa in den Territorialgewässern verbleibt, zu internieren. Jene Besatzungen wurden überdies auf hoher See von Handelsschiffen übernommen, die, insofern als sie sich zufällig im Kampfgebiet einstellten, und nicht etwa zu diesem besonderen Zweck eigens von einer der kriegführenden Parteien herangeholt worden waren, die von dem Abkommen und dem Gutachten aufgestellten Bedingungen erfüllten.

„Der Fall des ‚Graf Spee'", fügt das Memorandum hinzu, „darf keinesfalls demjenigen des ‚Cap Trafalgar' gleichgesetzt werden." Ganz gewiß nicht; wurde die Besatzung des ‚Cap Trafalgar' doch durch ein deutsches Schiff eingebracht! Lagen aber auch Unterschiede in der Art der Einbringung vor, so war die Lage doch immerhin die gleiche und in beiden Fällen mußte, gemäß den Vorschriften des Abkommens, die Internierung der Besatzungsmannschaften verfügt werden.

H1572-0391

V. „Ausschlaggebend für die Berücksichtigung dieser Auffassung als der eines Ausnahmefalls" — sagt das Dokument — „ist lediglich die Tatsache, daß die deutschen Schiffbrüchigen an Bord neutraler Schiffe auf argentinisches Gebiet überführt wurden. Welche Beweggründe die argentinischen Schiffe hatten, den Ort der Versenkung des Panzerkreuzers „Admiral Graf Spee" anzusteuern, bleibt dabei unerheblich. Nach dem Sinn dieser Regel ist es unzulässig, darin einen Unterschied zu erblicken, ob nun die neutralen Schiffe im normalen Ablauf ihrer Fahrt zu jener Stätte gelangten oder ob sie beispielsweise auf Grund von Hilferufen der Besatzung oder auf Veranlassung irgendwelcher anderer Stellen die Hinfahrt antraten."

Die argentinische Regierung kann dieser Auffassung nicht beipflichten, vertritt vielmehr auf Grund einer genauen Prüfung der auf den Fall anwendbaren Bestimmungen die Ansicht, daß die besondere Lage dieser Schiffbrüchigen hinsichtlich der Internierungspflicht gekennzeichnet wird gerade durch die besondere Art, in der die hilfeleistenden Schiffe den Ort des Schiffbruches ansteuerten.

Schließlich möchte die argentinische Regierung noch hinzufügen, daß selbst in Ermangelung des Art. 10 des Abkommens von 1899 und des Art. 15 des Abkommens von 1907 (deren Wortlaut ja übereinstimmt) die Beschlußfassung nicht anders hätte ausfallen können. Mangels einer ausdrücklichen Bestimmung wäre es erforderlich gewesen, auf die allgemeinen Grundsätze des Völkerrechts zurückzugreifen. Im Einklang mit diesen und mit dem Art. 11 des Abkommens über Neutralität im Landkrieg, der infolge seiner Rechtsähnlichkeit sinngemäß anwendbar ist, „hat eine neutrale Macht, welche auf ihrem Gebiet Streitkräfte der kriegführenden Heere aufnimmt, diese zu internieren und sie soweit als möglich vom Kampfplatz zu entfernen." Erwiesenermaßen sind die Seeleute des „Graf Spee" also nicht als gewöhnliche Schiffbrüchige zu bewerten; die freiwillige Versenkung des Schiffes ändert nichts an der Rechtslage. Es sind und bleiben nach wie vor Kriegsstreitkräfte.

b) „Exeter" und „Owen"

477.

Protestnote des deutschen Geschäftsträgers in Montevideo vom 24. September 1939 an den uruguayischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Treibstoffeinnahme durch den britischen Kreuzer „Exeter" und den Aufenthalt des bewaffneten britischen Handelsschiffes „Owen" in Montevideo[1]).

Ich habe die Ehre, die Aufmerksamkeit Ew. Exzellenz mit ernster Besorgnis auf zwei Fälle zu lenken, in denen die Neutralität Uruguays durch England verletzt wurde. Am 19. September lief der englische Kreuzer „Exeter" den Hafen von Montevideo an und nahm hier Treibstoff, ohne sich dabei an die Beschränkung zu halten, die durch Dekret der uruguayischen Regierung vom 14. September sogar Handelsschiffen auferlegt ist, um soviel mehr für Kriegsschiffe gelten muß. Nach meinen Informationen sind diese Treibmittel aus einem Vorrat genommen, den der englische Gesandte als sein angebliches Privateigentum im Hafen bereithält. Durch dieses Bereithalten von Ölvorräten für englische Kriegsfahrzeuge und der Benutzung durch sie wird Montevideo zur Flottenbasis für die vor der La Plata-Mündung 12 operierenden englischen Kriegsfahrzeuge. Dies ist ein Zustand, der im stärksten Widerspruch zu der strikten Neutralität steht, die für Exzellenz und Ihre Regierung aufrechtzuerhalten wünschenswert ist, wie Ew. Exzellenz mir bei unserer letzten Unterredung versicherten. Daß von englischer Seite versucht wird, Montevideo als Flottenbasis zu benutzen, wird durch einen weiteren flagranten Bruch der Neutralität Uruguays erwiesen. Am Freitag, 22. 9., 14.25 Uhr, lief der englische Dampfer „Owen" den Hafen Montevideo an. Dieser Dampfer ist mit einem Heck- und Buggeschütz armiert, mithin als Kriegsfahrzeug anzusehen. Trotzdem hat er nicht in der Frist von 24 Stunden die Hoheitsgewässer Uruguays verlassen, sondern liegt noch heute, Sonntag, 24. 9., frei im Hafen Montevideos, ohne inzwischen interniert worden zu sein. Ich sehe mich genötigt, vor Ew. Exzellenz gegen die Neutralitätsverletzung zu protestieren und um unverzügliche Abstellung zu bitten.

478.

Drahtbericht des deutschen Geschäftsträgers in Montevideo vom 25. September 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über den Protestschritt betreffend „Exeter" und „Owen"[2]).

Ich habe zum Ausdruck gebracht, daß Ernst der Neutralitätsverletzung und Tatsache, daß durch Abfahrt des „Owen" die Nachforschung der uruguayischen Regierung erschwert und Maßnahmen vereitelt werden können, mich zu diesem Schritt am Sonntag veranlaßte. Zum „Exeter"-Fall erklärte der Außenminister, Dekret 14. September gelte nur für Handelsschiffe; in Übereinstimmung mit argentinischer Regierung halte sich Uruguay an inter-

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0392

nationale Regel, daß jedes Kriegsschiff der anderen Kriegführenden einmal innerhalb dreier Monate in ihren Häfen seine Vorräte erneuern könne, die 24-Stunden-Frist aber gewahrt werden müsse und auch gewahrt sei. Bezüglich Handelsschiffe sei zum Dekret ebenfalls eine Erleichterung eingetreten, Treibstoff und Kohle, die auf der einen Seite Transit Montevideo lagen, könnten unbeschränkt an Handelsschiffe ausgegeben werden, eingeführte dagegen an Schiffe mit völliger Ladung aus uruguayischen Produkten für Bedarf bis Bestimmungshafen, für andere Schiffe für Bedarf bis Rio de Janeiro. Bereithalten von Treibmitteln für die englische Regierung und Benutzen für Kriegsfahrzeuge werde Uruguay nicht dulden, er werde sofortige strenge Untersuchung und gegebenenfalls Eingreifen Regierung veranlassen. Er bat mich um nähere Angaben über Ort Lagers, um Nachpüfung zu erleichtern. Ich habe dies, soweit möglich, am folgenden Tage telephonisch getan. Bezüglich „Owen" sagte der Außenminister sofortige Nachprüfung zu, er sei allerdings nicht sicher, ob „O." nicht als zu Defensivzwecken erlaubt bewaffnetes Handelsschiff anzusehen sei. Ich habe erwidert, daß dieser 1914 von den Vereinigten Staaten von Amerika eingenommene Standpunkt von mir grundsätzlich bestritten werden müsse. Durch jede Bewaffnung werde Handelsschiff Kriegsfahrzeug. Diese Frage sei im „Owen"-Fall aber nicht akut, da es sich um ein Marinetankschiff, also von vornherein um ein Fahrzeug für englische Kriegsmarine, gehandelt habe. Frage Kriegshilfsschiffe oder Beischiffe habe ich nicht erörtert.

c) Vorpostenboot 701

479.

Drahtbericht des deutschen Gesandten in Kopenhagen vom 4. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über die Internierung der Besatzung des deutschen Vorpostenbootes 701 in Dänemark[1]).

Wie ich höre, wird dänische Regierung Internierung 5 überlebender Besatzungsmitglieder am 21. Oktober 1939 auf Mine aufgelaufenen Vorpostenbootes 701 anordnen. Begründung:

1. Vier Schiffbrüchige sind von dänischem Kriegsflugzeug, das nach dänischer Auffassung einem Kriegsschiff gleichgestellt, an Bord genommen, mit diesem in Hoheitsgewässer getrieben und dann erst an dänischen Fischkutter zur Anlandsetzung abgegeben. Art. 13 des Haager Abkommens 1907 und Art. 43 Haager Luftkriegsrechtsentwurfs 1923.

2. Fünfter Schiffbrüchiger rettete sich durch Schwimmen an dänische Küste. Renaultsche Formel zu Art. 15 erstgenannten Abkommens.

Notifizierung dänischer Entscheidung voraussichtlich Anfang nächster Woche.

480.

Mitteilung des deutschen Auswärtigen Amts vom 16. November 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Kopenhagen betreffend die Internierung der Besatzung des Vorpostenbootes 701[2]).

I. Die vier mit Flugzeug in internationalen Gewässern aufgenommenen und innerhalb der Dreimeilenzone von einem Fischkutter übernommenen und an Land gebrachten Matrosen sind freizulassen.

Nach Artikel 13 des Abkommens betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg (RGBl. II 1910 Nr. 10) sind Schiffbrüchige zu internieren, wenn sie von einem neutralen Kriegs s c h i f f an Bord genommen worden sind. Die vier Matrosen sind von einem Kriegs f l u g z e u g an Bord genommen worden. Die dänische Auffassung, ein Kriegsflugzeug ohne weiteres einem Kriegsschiff gleichzusetzen, ist abzulehnen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß Artikel 13 eine Bestimmung für den Seekrieg ist. Diese Regel kann man aber nicht ohne weiteres für die Rettung Schiffbrüchiger durch L u f t fahrzeuge anwenden. Die Dänen wissen auch, daß diese extensive Auslegung nicht allgemeine Ansicht ist, wie ihr weiterer Hinweis auf Artikel 43 des Haager Luftkriegsrechtsentwurfs zeigt. Sie können aber nur eines geltend machen, entweder behaupten, Artikel 13 trifft auf diesen Fall zu, oder erklären, Artikel 43 des Luftkriegsrechtsentwurfs sei hier anzuwenden. Auch die Tatsache, daß ein Luftkriegsrechtsabkommen entworfen ist, zeigt, daß die allgemeine Meinung dahin geht, daß man die Normen des Seekriegsrechts nicht auf Luftfahrzeuge anwenden kann und will. Der Luftkriegsrechtsentwurf ist aber ein Entwurf und als solcher nicht verbindlich.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0393

Aber auch Artikel 15 (des gleichen Haager Abkommens) bietet keine Handhabe für die Internierung. Hiernach sollen (devront) Schiffbrüchige interniert werden, die mit Genehmigung der Ortspolizeibehörde in einem neutralen Hafen ausgeschifft worden sind. Die vier Matrosen sind zwar von dem Fischkutter „an Land gesetzt" worden, ob mit oder ohne Genehmigung der zuständigen Ortspolizeibehörde, geht aus dem Drahtbericht nicht hervor. Ihre Internierung verbietet aber die Anwendung der Renaultschen Klausel, die die Dänen anerkennen und auf die sie sich hinsichtlich des fünften Matrosen stützen. Danach bleiben diejenigen Schiffbrüchigen f r e i , die mit einem „bâtiment de commerce neutre" (also Nichtkriegsschiff) in einem neutralen Hafen ankommen, „ohne daß das Schiff einem Kreuzer begegnete oder sonst irgendeine Verpflichtung einging." Daß der Fischkutter einem Kreuzer begegnete oder irgendwelche Verpflichtungen hinsichtlich der vier Matrosen eingegangen sei, behaupten die Dänen selbst nicht.

Diese Auffassung haben die Dänen schon in einem anderen Fall als richtig anerkannt, und zwar bei der Rettung der vier Flieger nahe der Thynemündung durch ein dänisches Handelsschiff am 8. 10. 1939. Dieses Schiff brachte die Geretteten nach Rudköbing auf Langeland, und die dänische Regierung ließ sie frei mit der Begründung, daß sie mit einem dänischen Handelsschiff dänisches Hoheitsgebiet erreicht hätten.

Im vorliegenden Fall sind zwar die vier Matrosen in die Dreimeilenzone mit dem Kriegsflugzeug gekommen und dort erst auf den Fischkutter umgestiegen. Das kann aber keinen Unterschied machen, da der Umstand, wie man die Dreimeilenzone überquert, nicht erheblich ist. Beachtlich ist nur, ob sie an Bord eines neutralen Kriegsschiffes waren oder ob sie mit einem Handelsschiff nach einem neutralen Hafen gebracht wurden.

II. Was aber den fünften Matrosen anlangt, der sich schwimmend an Land rettete, so gibt es überhaupt keinen international anerkannten Rechtssatz, dessen Anwendung seine Internierung geböte. Es mag schon zweifelhaft sein, ob ein einzelner waffenloser Wehrmachtangehöriger des Landheeres, der die Grenze eines neutralen Landes überschreitet, interniert werden muß. Für einen Teilnehmer am Seekrieg, der waffenlos und schwimmend die neutrale Küste erreicht, gibt es keine solche Bestimmung, noch ist anerkannt, daß die Regeln über den Landkrieg in solchem Fall anzuwenden seien. Auch diese Rechtsauffassung haben die Dänen schon als richtig anerkannt, wie ihr Verhalten im Fall Gefreiter Krause zeigt. Dieser war als Wehrmachtangehöriger am 7. 10. in Landet auf Lolland mit einer Schulmaschine notgelandet und am 14. 10. freigelassen worden, weil er unbewaffnet auf dänisches Hoheitsgebiet gekommen war.

d) „U 21"

481.

Verlautbarung der norwegischen Regierung vom 28. März 1940 über die Internierung des deutschen Unterseebootes „U 21" in Norwegen[1]).

Das deutsche Unterseeboot „U 21" strandete in der Nacht auf Mittwoch an einer exponierten Stelle außerhalb der äußersten Schären bei Oddene östlich Ryvingen. Es wurde Mittwoch morgen entdeckt.

Sobald die Meldung hierüber die Marine erreichte, wurden erst ein Flugzeug und ein Torpedoboot, weiterhin später ein Schiff und ein Bewachungsboot an Ort und Stelle gebracht, um Untersuchungen anzustellen. Kurz nach Mittag glückte es dem Unterseeboot mit Hilfe eines deutschen Trawlers, der vorbeikam, von Grund abzukommen, und es wurde darauf nach dem Mandalfjord geführt, damit Verklarungen aufgenommen werden konnten.

Inzwischen erhob die deutsche Gesandtschaft in Oslo Vorstellungen, daß das Unterseeboot freigegeben werden sollte mit dem Hinweis darauf, daß es angeblich gezwungen worden sei, in norwegisches Territorialfahrwasser infolge schwerer See und Havarie einzulaufen. Diese beiden Erwägungen, Havarie und hartes Wetter, sind die einzigsten, die es nach den norwegischen Neutralitätsregeln für die Unterseeboote kriegführender Mächte gesetzmäßig machen, in norwegisches Territorialfahrwasser zu kommen.

Es ergab sich jedoch aus der Erklärung des U-Boot-Kommandanten, daß die Havarie auf dem Unterseeboot (Schaden an einer Maschine) eine Folge des Aufgrundsetzens war, demnach nicht eine Ursache davon, daß das Unterseeboot in die Hoheitsgewässer eingelaufen war. Auch konnte nicht die Rede davon sein, daß das Wetter so hart gewesen ist, daß es aus diesem Grunde für das Unterseeboot nötig gewesen wäre, Land aufzusuchen. Die Ursache war in Wirklichkeit irrtümliches Navigieren, und selbst wenn dies mit unsichtigem Wetter (Schneetreiben) entschuldigt werden kann, war hiermit kein gesetzlicher Grund für das Unterseeboot gegeben, sich in norwegischen Territorialgewässern aufzuhalten.

Nachdem dies aufgeklärt war, wurde deshalb gestern abend spät Befehl gegeben, die Mannschaft zu entwaffnen und das Unterseeboot zu internieren und dies wurde am Morgen ins Werk gesetzt, nachdem das Torpedoboot „Odin" an Ort und Stelle gekommen war.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0394

482.

Bericht des deutschen Gesandten in Oslo vom 28. März 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend die Internierung des „U 21"[1]).

1. Die norwegische Regierung hat nach einer Mitteilung, die Herr Außenminister Koht um 10.30 Uhr machte, in der Nacht vom 27. zum 28. März beschlossen, das U-Boot „U 21" zu internieren, weil es im Widerspruch zu Artikel 2 Ziff. 3 der norwegischen Neutralitätsregeln vom 13. Mai 1938 in norwegisches Territorialfahrwasser eingelaufen ist. Nach den eigenen Aussagen des U-Boot-Kommandanten liegt keiner der in § 3 gegebenen Gründe vor, die eine Zuwiderhandlung zulassen würden (ziemlich schwere See oder Havarie), sondern das Boot ist durch irrtümliches Navigieren (Vernavigieren) unrechtlich in die Territorialgewässer geraten, dort auf Grund gestoßen, und dadurch ist, wie der Kommandant ausdrücklich erklärt hat, der Maschinenschaden verursacht worden.

2. . . . . .[2])

3. Außenminister Koht hat mir bei Mitteilung der Entscheidung der norwegischen Regierung erklärt, daß der Fall eingehend untersucht und lange beraten worden sei. Da Norwegen sich aber unter den heutigen Verhältnissen in ganz besonderem Maß gezwungen sehe, auf der striktesten Beachtung seiner Neutralitätsregeln zu bestehen, sei eine andere Entscheidung nicht möglich gewesen. Er, Koht, habe im Laufe der Beratungen ein Dokument vorgelegt, das als Begründung für das Auslaufenlassen des Unterseebootes hätte dienen und eventuell veröffentlicht werden sollen. Die norwegische Admiralität habe dieses Dokument als in wesentlichen Punkten unhaltbar erklärt und habe die Internierung für unvermeidlich angesehen.

4. Ich habe Außenminister Koht folgendes erklärt: Der von mir gestern vorgebrachte Tatbestand weicht von dem Ergebnis der norwegischen Untersuchung ab. Ich stelle nochmals fest, daß mir von Berlin als Grund für das Einlaufen des U-Bootes in die norwegischen Territorialgewässer Maschinenschaden angegeben worden ist, und daß ich außerdem auf meiner Behauptung bestehen bliebe, daß auch schwere See oder hartes Wetter geherrscht hat. Ich müßte deshalb gegen die von der norwegischen Regierung getroffene Entscheidung Verwahrung einlegen und mir vorbehalten, auf die Angelegenheit zurückzukommen und eine nochmalige Klärung des Tatbestandes verlangen.

Außenminister Koht erklärte sich darauf bereit, nach vorliegenden schriftlichen Unterlagen in eine nochmalige Prüfung des Tatbestandes einzutreten, falls neue Tatsachen oder Beweise dies rechtfertigen würden.

483.

Weisung des deutschen Auswärtigen Amts vom 28. März 1940 an den deutschen Gesandten in Oslo betreffend die Internierung des „U 21"[3]).

Die hier zusammen mit Seekriegsleitung durchgeführte Prüfung des Sachverhalts hat zu dem Ergebnis geführt, daß die norwegische Regierung zur Internierung von „U 21" nicht berechtigt ist.

1. Es steht fest, daß „U 21" nicht freiwillig und auch nicht infolge eines Versehens des Kommandanten in die norwegischen Hoheitsgewässer eingelaufen ist, sondern daß dies ausschließlich auf Stromversetzung und besonders ungünstige Wetterlage (starkes Schneetreiben) zurückgeführt werden muß; das Einlaufen ist daher unfreiwillig erfolgt.

2. „U 21" ist dann auf Grund geraten und hat dadurch schwere Havarie erlitten; daß dies unfreiwillig geschehen ist, bedarf keiner Ausführung.

3. Norwegische Seestreitkräfte haben „U 21" erst in diesem havarierten Zustande entdeckt und zum Einlaufen nach Mandalfjord veranlaßt. Auch bei strengster Auslegung norwegischer Neutralitätsregeln kann Havarie in diesem Augenblick nicht bestritten werden. Es ist aber zu beachten, daß „U 21", selbst wenn sein Einlaufen in die Hoheitsgewässer nach den Neutralitätsregeln nicht zulässig gewesen wäre, nicht wegen dieses vorausliegenden Verhaltens nachträglich bestraft werden kann. In dem Augenblick, als es mit norwegischen Seestreitkräften zusammentraf, waren die Voraussetzungen, die „U 21" nach den Neutralitätsregeln zum Aufenthalt berechtigten, ohne jeden Zweifel vorhanden.

4. Bei Gesamtbeurteilung des Falles muß berücksichtigt werden, daß norwegische Neutralitätsregeln nicht etwa internationales Gesetz, sondern interne norwegische Vorschriften sind, die norwegische Regierung berechtigen und verpflichten, alle in Frage kommenden Umstände nach Billigkeit in Betracht zu ziehen. In dieser Hinsicht ist es von besonderer Bedeutung, daß Norwegen dem Auftreten englischer Seestreitkräfte, und zwar auch englischer U-Boote, gegenüber sich sehr nachsichtig verhalten hat. Wir müssen unbedingt fordern, daß es „U 21" gegenüber nicht einen einseitigen Maßstab anlegt.

5. Sofern Angaben des U-Boot-Kommandanten bei Behandlung des Falles eine Rolle spielen sollten, ist zu berücksichtigen, daß er bei seinen Mitteilungen an norwegische Instanzen zweifellos große sprachliche Schwierigkeiten gehabt hat.

Aus den vorstehenden Gründen muß die deutsche Regierung darauf bestehen, daß die norwegische Regierung „U 21" sofort freigibt.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Verlautbarung der norwegischen Regierung vom 28. März 1940 (siehe oben Nr. 481).
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0395

e) Deutsches U-Boot in Reykjavik

484.

Bericht des deutschen Generalkonsuls in Reykjavik vom 2. Oktober 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über das Einlaufen eines deutschen Unterseebootes in Reykjavik[1]).

Im nachfolgenden erstatte ich Bericht über meine Verhandlungen mit dem isländischen Ministerpräsidenten anläßlich der Anwesenheit eines deutschen U-Bootes im Hafen von Reykjavik. Am 19. 9. erhielt ich vormittags um 9 Uhr Nachricht, daß ein deutsches U-Boot eingelaufen sei. Als ich zum Hafen kam, hörte ich, daß Verwundete an Bord seien und bat den Regierungsarzt, Herrn Dr. Magnus Pjetursson, zu kommen. Mit ihm zusammen fuhr ich mit dem Zollboot an Bord des auf Reede liegenden U-Bootes, stellte fest, daß es sich um einen schwer Verletzten und zwei leicht Verletzte handelte. Ich hatte die Absicht, die beiden leicht Verletzten an Land verbinden zu lassen, den schwer Verletzten ins Krankenhaus zu überführen. Als ich an Land kam, fand sich dort ein Polizeibeamter, der mir mitteilte, die Verletzten dürften nicht an Land gehen, es sei denn, daß das U-Boot sich verpflichte, nicht wieder in See zu gehen. Ich rief daraufhin den Ministerialdirektor im Außenministerium an mit der Anfrage, was diese Weisung zu bedeuten habe. Als er sagte, das U-Boot müßte nach den isländischen Neutralitätsbestimmungen interniert werden, wenn Leute an Land gingen, protestierte ich sofort und meldete mich beim Ministerpräsidenten an. Die Besprechung mit diesem fand sofort statt. Ich erklärte ihm, daß es aus Menschlichkeitsgründen unbedingt notwendig sei, daß der schwer Verletzte sofort in ärztliche Behandlung käme, daß ich im übrigen die Lage als sehr ernst ansähe, falls das U-Boot am Auslaufen gehindert werden sollte. Da eine Einigung nicht zu erzielen war, rief der Ministerpräsident den isländischen Gesandten in Kopenhagen, ich den deutschen Gesandten in Kopenhagen an. Herr Minister von Renthe-Fink bestätigte und bekräftigte vollinhaltlich meine Anschauung, daß auf Grund der Ziff. 2 der isländischen Neutralitätsregeln das U-Boot nicht zurückgehalten werden könne, auch wenn ein Verletzter an Land zurückbliebe. Ich bat ihn, den isländischen Gesandten sofort anzurufen und mir dann weitere Weisungen zu geben.

Nach einigen Minuten kam Ministerpräsident Hermann Jonasson zu mir und erklärte: „Ich freue mich, Ihnen sagen zu können, daß Ihre Auffassung richtig ist", der schwer Verletzte würde hier interniert bleiben, das U-Boot auslaufen. Ich ließ daraufhin den schwer Verletzten ins Krankenhaus bringen, fuhr mit den beiden leicht Verletzten wieder an Bord und übernahm selbst die ärztliche Hilfe. Nachdem ich das U-Boot noch mit Brot und Karten versorgt hatte, ging es sofort wieder in See. Am gleichen Abend erschien bei mir der isländische Regierungsarzt und teilte mir mit, die Regierung fürchte, einen Neutralitätsbruch begangen zu haben. Sie habe den schwer Verletzten in der Annahme an Land gelassen und das U-Boot fahren lassen, daß es sich nicht um eine Kriegsverletzung, sondern um eine Verletzung in Seenot handelte. Der Arzt bat mich, den Verletzten in dieser Hinsicht zu informieren und bat mich ebenfalls, dieser Version zuzustimmen. Ich erklärte ihm, daß es mir in diesem Fall gleichgültig sei, daß ich die grundsätzliche Frage aber sofort regeln würde. Ich meldete mich auf den 20. 9. erneut auf dem Außenministerium an und sprach mit Ministerialdirektor Stefan Thorvardsson. Ich erklärte ihm, daß wir es als einen klaren Neutralitätsbruch Islands bezeichnet hätten, wenn der Versuch gemacht worden wäre, das Boot zu internieren, weil die Verletzungen des Verletzten Kriegsverletzungen seien und bat ihn, diese Frage ganz eindeutig zu klären. Bei der Unterredung, die in durchaus freundlichem Tone stattfand, versicherte mir der Ministerialdirektor, daß die Regierung sich lediglich sichern wollte und zu diesem Zwecke noch Informationen einholen würde.

Am 22. 9. rief mich Ministerialdirektor Stefan Thorvardsson an und gab mir im Namen seiner Regierung folgende Erklärung ab: Die Auslegung der Neutralitätsbestimmungen betr. U-Boote sei in der von mir vertretenen Form richtig. In künftigen Fällen werde die Regierung keinerlei Fragen stellen, auf welche Art Verletzungen entstanden sind, die das Anlaufen Islands notwendig machen. Sie würden auch in Zukunft hier Verletzte aufnehmen, ohne daß das Auslaufen des U-Bootes dadurch berührt würde.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0396

II. Prisen

1. „City of Flint"

Tromsö

485.

Meldung des Prisenkommandanten des von einem deutschen Kriegsschiff aufgebrachten amerikanischen Handelsschiffes „City of Flint" vom 21. Oktober 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Oslo über die Aufenthaltsfrist für die „City of Flint" in Tromsö und über die Beschlagnahme von Seekarten[1]).

Der Prise ist von norwegischer Regierung gestattet, unter Benutzung Hoheitsgewässer für 24 Stunden nach Ausreise aus Tromsö, die gegen 17 Uhr Sonnabend erfolgt, nach Süden zu laufen. Kommandant der Prise wird selbständig weiterhandeln. In Tromsö gekaufte Seekarten sind von norwegischer Regierung beschlagnahmt worden. Die Besatzung eines englischen Dampfers ist in Tromsö an Land geschickt worden.

486.

Note des norwegischen Außenministeriums vom 25. Oktober 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Oslo in Erwiderung auf deren Memorandum vom 22. Oktober 1939[2]) betreffend die Aufenthaltsfrist für die „City of Flint" in Tromsö und die Beschlagnahme der Seekarten[3]).

(Übersetzung.)

Die deutsche Gesandtschaft hat in einem Aide-mémoire vom 22. Oktober 1939 dem Außenministerium mitgeteilt, daß lt. einer Mitteilung des deutschen Konsulats in Tromsö eine deutsche Prise unter dem Kommando eines deutschen Prisenoffiziers am 21. Oktober nach Tromsö gekommen ist. Ferner, daß das deutsche Konsulat in Tromsö mitteilte, daß die dort zuständigen Behörden dem Kommandanten nach dem Auslaufen aus Tromsö die Weiterfahrt in den norwegischen Hoheitsgewässern nur für 24 Stunden in südlicher Richtung gestattet haben. Weiterhin habe das deutsche Konsulat mitgeteilt, daß die vom Kommandanten in Tromsö gekauften Seekarten von den norwegischen Behörden beschlagnahmt worden seien.

In ihrem Aide-mémoire hat die Gesandtschaft mitgeteilt, daß die deutsche Reichsregierung die von den Behörden in Tromsö getroffenen Maßnahmen als unbillig ansehe, sowohl nach dem Völkerrecht als auch nach den norwegischen Neutralitätsregeln Art. 7, und daß die deutsche Regierung daher die norwegische Regierung bittet, zu gestatten, daß das Schiff sich weiter in den norwegischen Hoheitsgewässern aufhält, und weiter dafür zu sorgen, daß die Seekarten zurückgegeben würden und auch sonst keine Schwierigkeiten gegen die Weiterfahrt des Schiffes gemacht werden, da der Aufenthalt in den norwegischen Hoheitsgewässern bei ständiger Fahrt nicht gegen die Neutralitätsregeln verstoße.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) In jenem Memorandum wurde darauf hingewiesen, daß Deutschland die Aufenthaltsbefristung und die Beschlagnahme der Seekarten nach dem Völkerrecht und den norwegischen Neutralitätsregeln nicht für gerechtfertigt halte und daher die norwegische Regierung auffordere, die Weiterfahrt des Schiffes in norwegischen Hoheitsgewässern zu gestatten und die Rückgabe der Seekarten zu veranlassen.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0397

In diesem Zusammenhang beehrt sich das Außenministerium mitzuteilen, daß die von den in Frage stehenden Behörden gesetzte Frist von 24 Stunden, binnen welcher das Schiff außerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer sein sollte, mit den norwegischen Neutralitätsregeln vom 13. Mai 1938, § 4, 1. Absatz, in Einklang steht.

Bezüglich der fraglichen Karten beehrt sich das Außenministerium mitzuteilen, daß in Norwegen ein Verbot gegen die Ausfuhr von Karten besteht. Es muß auch hinzugefügt werden, daß, falls der Prisenkommandant sich in Tromsö mit Karten eingedeckt und diese an Bord gebracht hat, dies im Widerspruch mit den Neutralitätsregeln § 5 Abs. 2 stehen würde.

487.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 28. Oktober 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Oslo betreffend die deutsche Erwiderung auf die norwegische Note vom 25. Oktober 1939[1]).

Mitgeteilte Rechtsauffassung norwegischer Regierung kann Reichsregierung keinesfalls teilen. Da, wie vertraulich mitgeteilt wird, Wiederauslaufen „City of Flint" aus Murmansk bevorsteht und mit Benutzung norwegischer Hoheitsgewässer für Fahrt nach Deutschland gerechnet wird, bitte bei norwegischer Regierung sofort vorstellig zu werden und dabei etwa folgendes auszuführen:

Norwegische Regierung scheint irrtümlich anzunehmen, daß „City of Flint" deutsches Kriegsschiff sei, während sie in Wahrheit unter Befehlsgewalt deutschen Prisenkommandos stehendes amerikanisches Handelsschiff ist. Für internationale Rechtsstellung Schiffes Haager Abkommen über Rechte und Pflichten Neutraler im Seekrieg maßgebend, das Deutschland, Norwegen und USA. ratifiziert haben. Abkommen unterscheidet deutlich Kriegsschiffe und Prisen, die in Artikel 10 nebeneinander erwähnt und für die in folgenden Artikeln unterschiedliche Regeln gegeben werden.

Deutsche Regierung muß mit allem Nachdruck auf Recht deutscher Prisenschiffe bestehen, norwegische Hoheitsgewässer ohne Zeitbeschränkung in der Längsfahrt zu passieren. Diese Durchfahrt beeinträchtigt gemäß Artikel 10 Haager Abkommens Neutralität Norwegens nicht und ist durch norwegische Neutralitätsregeln nirgends verboten. Deutsche Regierung müßte es als neutralitätswidrig empfinden, wenn norwegische Regierung aus Anlaß bestimmten Einzelfalles Haltung einnehmen wollte, die weder im Haager Abkommen noch in ihren Neutralitätsregeln begründet ist.

Übrigens verbieten diese Regeln nicht einmal die Fahrt von Kriegsschiffen durch Küstengewässer. Artikel 4 bezieht sich nur auf Verweilen Kriegsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern. Nach allgemein anerkanntem Völkerrecht besteht Unterschied zwischen Verweilen und bloßem Durchfahren. Haager Abkommen, das Neutralitätsregeln zugrunde liegt, unterscheidet auf 24 Stunden begrenztes Verweilen von der bloßen Durchfahrt, die zeitlich nicht begrenzt, sondern so lange gestattet ist, wie notwendig, um vom Beginn zum Ende des betreffenden neutralen Küstengewässers zu gelangen.

Auffassung, daß Lieferung von Karten § 5 norwegischer Neutralitätsregeln widersprochen hätte, ebenfalls völlig unbegründet. Genannte Bestimmung bezieht sich nicht auf Prisen und wiederholt lediglich Artikel 18 Haager Abkommens. Beschaffung einer Seekarte durch eine Kriegsschiffen nicht gleichstehende Prise bedeutet lediglich Gewährleistung der Seeklarheit und Fahrtsicherung des Schiffes. Diese wäre auch der amerikanischen Besatzung des Prisenschiffes zugute gekommen. Norwegisches Ausfuhrverbot für Karten hätte der nach Menschlichkeitsgrundsätzen gebotenen Hilfeleistung nicht entgegenstehen sollen. Überdies pflegen Regierungen bei solchen Ausfuhrverboten regelmäßig Ausnahmen für Einzelfälle vorzubehalten. Ein solcher Sonderfall erscheint immer dann gegeben, wenn es sich um Erhöhung der Sicherung von Menschenleben auf See handelt, an der alle Mitglieder der zivilisierten Völkergemeinschaft gleicher Weise interessiert sind.

Hinweise auch auf das von „Aftenposten" 27. 10. gemeldete Rechtsgutachten norwegischen Völkerrechtssachverständigen über Zulässigkeit Benutzung Territorialgewässer durch Prisenschiffe . . .

488.

Note des norwegischen Außenministeriums vom 30. Oktober 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Oslo in Erwiderung auf deren Memorandum vom 29. Oktober 1939[2]).

(Übersetzung.)

Außenministerium muß bestimmt zurückweisen die Beschuldigung unneutralen Auftretens, die in der Behauptung liegt, daß die norwegischen Behörden einseitig zuungunsten Deutschlands von den geltenden Neutralitätsregeln abgewichen seien. Die Entscheidung, die in Verbindung mit dem Anlaufen der „City of Flint" in einem norwegischen Hafen getroffen ist, erfolgte nach gewissenhafter Untersuchung der gegebenen Tatsachen, und es ist selbstverständlich, daß die norwegischen Behörden bei jedem anderen ähnlich gelagerten Fall genau

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung. — Zum Inhalt des Memorandums vom 29. Oktober siehe Drahterlaß vom 28. Oktober 1939 oben Nr. 487.

H1572-0398

die gleiche Entscheidung getroffen hätten. Außenministerium zustimmt, daß Haag-Konvention von 1907 über Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges für Norwegen bindend ist. Außenministerium kann indessen nicht anerkennen, daß der Umstand, daß Kriegsschiffe und Prisen der Kriegführenden im Art. 10 nebeneinander genannt sind, dazu führen soll, entweder daß Prisen und Kriegsschiffe in allem gleich, noch daß sie in allem verschieden behandelt werden. Art. 10 beschränkt sich darauf, festzustellen, daß die bloße Durchfahrt durch die Gewässer eines neutralen Staates von Kriegsschiffen oder Prisen Kriegführender nicht die Neutralität eines Staates verletzt. Aber dem neutralen Staat wird nicht die Pflicht auferlegt, diese Durchfahrt unbegrenzt zuzulassen. Es steht daher nicht im Widerstreit zur Haag-Konvention, wenn ein Staat die Erlaubnis für die Durchfahrt verbietet oder begrenzt.

In dem Falle, wo keine ausdrücklichen Bestimmungen gelten für jede der beiden obengenannten Schiffskategorien, ist man auf allgemeine Rechtsgrundsätze angewiesen, und für Prisenschiffe kommen in dieser Hinsicht als Analogie die Regeln in Betracht, die für Kriegsschiffe gelten.

Von diesem Standpunkt ausgehend, haben die norwegischen Behörden es für richtig befunden, die Prise „City of Flint" nach den Regeln der Neutralitätsvorschriften vom 13. Mai 1938 § 4 Abs. 1 zu behandeln.

Das Ministerium kann auch nicht anerkennen, daß diese Entscheidung in irgendeinem Punkt mit den Bestimmungen der Haag-Konvention widerstreitet. Art. 12 der Konvention braucht den Ausdruck „Verbleiben in den Häfen einer neutralen Macht, auf den Ankerplätzen oder in ihren territorialen Hoheitsgewässern". Es ist somit klar, daß der Ausdruck „Verbleiben" sich bezieht auch auf den Aufenthalt innerhalb der Territorialgewässer, wenn auch außerhalb der Häfen. In dem vorliegenden Fall wurde eine Frist von 24 Stunden für den Aufenthalt in den norwegischen Territorialgewässern nach der Abfahrt von Tromsö festgesetzt, ohne daß die Zeit für den Aufenthalt in diesem Hafen mitgerechnet wurde. Wenn das Schiff nicht ausfahren konnte, sobald die Ursache für den Aufenthalt im norwegischen Hafen beseitigt war, so war das darauf zurückzuführen, daß die norwegischen Behörden gewisse nähere Aufklärungen verlangen mußten. Es wurde daher für richtig erachtet, dem Schiff eine neue Frist zu geben, wobei die Zeit für die Einfahrt nach Tromsö und der Aufenthalt dort nicht mitgerechnet wurde. Es handelt sich in diesem Falle nicht um eine bloße Durchfahrt eines Schiffes, das die norwegischen Gewässer ohne Aufenthalt passierte, sondern es handelte sich um eine Ausfahrt von einem längeren Aufenthalt in einem norwegischen Hafen in Verbindung mit einem Anlauf, wie er gewährleistet ist in der Haag-Konvention und in den norwegischen Neutralitätsvorschriften. Die Prise „City of Flint" ist daher in jeder Hinsicht völlig korrekt behandelt worden.

Das Ministerium stimmt der Auffassung zu, daß ein Unterschied ist zwischen einer bloßen Durchfahrt durch die norwegischen Territorialgewässer ohne Anlegen in einem norwegischen Hafen oder Ankerplatz und einem Aufenthalt von der Art wie er im Art. 4 Abs. 1 der norwegischen Neutralitätsvorschriften gedacht ist. Es ist richtig, daß für eine solche Durchfahrt keine Zeitbegrenzung in den geltenden norwegischen Neutralitätsregeln festgesetzt ist.

Bei der Entscheidung der Frage betreffend Erlaubnis, die militärischen Vorräte zu ergänzen oder zu erneuern (Neutralitätsregeln § 5 Abs. 2), sind die norwegischen Behörden davon ausgegangen, daß Seekarten ein Teil der Ausrüstung eines Kriegsschiffes sind und daß die Prisenschiffe in dieser Hinsicht den Kriegsschiffen gleichzustellen sind, wenn nicht ausdrücklich für Prisen besondere Bestimmungen erlassen sind. Es kann im übrigen in dieser Verbindung darauf hingewiesen werden, daß nach § 7 Abs. 1 eine Prise nicht in einen norwegischen Hafen einlaufen darf, außer in gewissen streng begrenzten Fällen, und daß sie ihn sofort wieder zu verlassen hat, sobald die Ursache des Anlaufens beseitigt ist. Diese Bestimmung, die in voller Übereinstimmung mit Art. 21 der Haag-Konvention steht, beruht auf dem Prinzip, daß die Ursache des Anlaufens beseitigt werden darf, aber daß diese Ursache nicht Veranlassung geben darf zur Ergänzung von Vorrat und Ausrüstung, es sei denn, daß dies ausdrücklich zugelassen ist, wie bei Lebensmitteln und Brennstoff. Nur wenn an diesen Mangel ist, können sie ergänzt werden. Aber der Aufenthalt in einem norwegischen Hafen darf nicht dazu benutzt werden, Dinge anderer Art einzukaufen, selbst wenn dieser Einkauf an und für sich wünschenswert ist. Aber selbst abgesehen davon ist es ganz klar, daß ein Prisenschiff verpflichtet ist, die geltende norwegische Gesetzgebung zu respektieren, darunter geltende Ausfuhrverbote, und es liegt keine Verpflichtung der norwegischen Behörden vor, von diesem Ausfuhrverbot eine Ausnahme zuzulassen. Hierbei ist nicht einmal davon die Rede, daß ein neutrales Land nicht das Recht haben sollte, ein Ausfuhrverbot für Karten zu erlassen.

489.

Bericht des deutschen Geschäftsträgers vom 3. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend das norwegische Memorandum vom 30. Oktober 1939[1]).

Die Übersetzung des Aide-mémoire, das der norwegische Außenminister Koht mir in der Unterredung am 30. Oktober überreichte, ist nach meinem Dafürhalten in einigen Punkten unklar. Diese Unklarheit war bei der Kürze der Zeit, die bis zum Abgang des Kuriers am 30. Oktober zur Verfügung stand, nicht mehr aufzuklären. Ich darf daher zu den einzelnen Punkten wie folgt Stellung nehmen:

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0399

1. Ich hatte den Eindruck, daß die maßgebenden Stellen im Außenministerium durch die Ausführungen in dem Telegramm des deutschen Auswärtigen Amts Nr. 391 vom 28. 10. zu der Überzeugung gekommen sind, daß die Entscheidungen, die die norwegische Regierung ursprünglich in der Angelegenheit der Prise „City of Flint" getroffen hatte, nicht in vollem Umfange aufrechterhalten werden können. Auf der anderen Seite hatte das norwegische Außenministerium den begreiflichen Wunsch, nicht in vollem Umfang auf die deutschen Ausführungen einzugehen und sich damit selbst zu desavouieren. Auf diese Grundstimmung sind wohl die Unklarheiten in dem Aide-mémoire vom 30. 10. zurückzuführen.

2. Grundsätzlich will die norwegische Regierung daran festhalten, daß, wenn für Prisenschiffe keine besonderen Bestimmungen in der Haager Konvention bzw. in den norwegischen Neutralitätsregeln festgesetzt sind, Prisenschiffe und Kriegsschiffe gleich zu behandeln sind.

3. Die norwegische Regierung folgt den deutschen Ausführungen darin, daß ein Prisenschiff in einer Non-stop-Fahrt die norwegischen Hoheitsgewässer ohne Zeitbegrenzung durchfahren kann. Wenn die norwegische Regierung in ihrer Entscheidung vom 21. Oktober von dieser Ansicht abgewichen war, so begründet sie das damit, daß die „City of Flint" die Durchfahrt der norwegischen Hoheitsgewässer durch ihr Anlegen in Tromsö unterbrochen habe. Diese Unterbrechung berechtigte die norwegischen Amtsstellen nach norwegischer Auffassung, dem Schiff die Order zu geben, innerhalb 24 Stunden nicht nur den Hafen von Tromsö, sondern die norwegischen Hoheitsgewässer zu verlassen. Der Außenminister sagte mir in unserer Unterredung am 30. Oktober, daß seiner Ansicht nach die norwegischen Amtsstellen, als die „City of Flint" am 30. Oktober wiederum Tromsö anlief, falsch gehandelt hätten, denn sie hätten Schiff und Mannschaft internieren müssen. Allerdings ging er auf meinen Einwand ein, daß beim zweiten Anlaufen der „City of Flint" in Tromsö das Schiff draußen auf der Reede liegengeblieben war und in den eigentlichen Hafen von Tromsö nicht eingelaufen war.

4. Bezüglich der Seekarten vertrat der Außenminister den Standpunkt, daß für die Ausfuhr von Seekarten eine besondere Genehmigung des zuständigen Versorgungsministeriums einzuholen war. Nach den Bestimmungen der Haager Konvention durften die Lebensmittel und Brennmaterial ergänzt werden, nicht dagegen die Ausrüstung des Schiffes. Meine Einwände gemäß der Anweisung des Auswärtigen Amts in dem Drahterlaß Nr. 381 vom 28. 10. ließ der Außenminister nur bedingt gelten. Auf meine Frage, ob die Ausfuhrlizenz für Seekarten in dem Fall, daß ein Prisenschiff sie benötigte, erteilt würde, erklärte sich Außenminister Koht für die Beantwortung der Frage für unzuständig.

Murmansk

490.

Deutsche amtliche Verlautbarung vom 26. Oktober 1939 zur Aufbringung der „City of Flint" und zu deren Aufenthalt in Murmansk[1]).

1. Da alle deutschen Seestreitkräfte angewiesen sind, streng nach Prisenordnung vorzugehen, ist die Einbringung des Dampfers erfolgt, weil er Konterbande an Bord hatte. Der Dampfer ist also ohne jeden Zweifel zu Recht aufgebracht worden. Die von der amerikanischen Presse vielfach erörterte Frage, ob das Banngut der „City of Flint" mehr als die Hälfte der Ladung ausgemacht habe, spielt für die Aufbringung, d. h. die Beschlagnahme des Schiffes, keine Rolle.

Sie kommt überhaupt erst in Anwendung, wenn prisengerichtlich die Frage der Einziehung des Dampfers erörtert wird. Im übrigen unterliegen nach Artikel 28 der deutschen Prisenordnung vom 28. 8. 39 alle Fahrzeuge, die Banngut befördern, der Aufbringung. Die Nationalität spielt hierbei keine Rolle.

2. Die Behandlung von Prisen in einem neutralen Hafen richtet sich nach dem allgemeinen Völkerrecht, und zwar in diesem Falle nach dem XIII. Haager Abkommen von 1907, dem sowohl Rußland wie auch die Vereinigten Staaten ohne Vorbehalt beigetreten sind. In einem besonderen Artikel (Art. 21) dieses Abkommens wird ausdrücklich bestimmt, daß havarierte Prisen zum Anlaufen neutraler Häfen berechtigt sind und bis zur Beseitigung der Schäden in ihnen verbleiben dürfen.

3. Die Rechtmäßigkeit der Aufbringung einer Prise durch deutsche Seestreitkräfte wird in jedem Falle von der deutschen Prisengerichtsbarkeit geprüft. Wenn also irgendwelche Interessenten für Schiff und Ladung Einsprüche geltend machen wollen, so steht ihnen hierzu der Rechtsweg vor den deutschen Prisengerichten offen. Zuständig für die Annahme von Einsprüchen sind einzig und allein die deutschen Prisengerichte.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen eindeutig, daß die Rechtslage, d. h. das Verfahren des deutschen Kriegsschiffes beim Aufbringen der Prise und das Verhalten des Prisenkommandos, die „City of Flint" infolge einer Havarie in einen neutralen Hafen einzubringen, klar und unanfechtbar ist.

Die von der neutralen und feindlichen Presse formulierten falschen Darstellungen und unbegründeten Behauptungen sind daher als eine der hinreichend bekannten üblen Pressemachenschaften anzusehen, die lediglich den einen Zweck verfolgen, das Ansehen der einen kriegführenden Partei, d. h. Deutschlands, zu schädigen und die Entschlüsse eines neutralen Landes (Rußland) zu beeinträchtigen.

[1]) DNB. vom 27. Oktober 1939.

H1572-0400

491.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 25. Oktober 1939 an den deutschen Botschafter in Moskau betreffend die Bemühungen um die Freilassung der „City of Flint" in Murmansk[1]).

Bitte Bemühungen Marineattachés, der fernmündliche Weisung von Seekriegsleitung erhalten hat, um baldige Freilassung deutscher Prise „City of Flint" aus Murmansk nachdrücklich unterstützen. Internierung Prisenkommandos keinesfalls gerechtfertigt, Prise muß mit Prisenkommando nach Wiederherstellung Seetüchtigkeit wieder auslaufen können. Dieses Recht wird in übereinstimmendem § 7 Neutralitätsregeln nordischer und baltischer Staaten bei Seeuntüchtigkeit oder Mangel notwendiger Vorräte ausdrücklich anerkannt. Da Prise zum Befahren östlicher Nordsee und Ostsee erforderlichen Seekarten nicht hat, ist Seeuntüchtigkeit anzuerkennen.

492.

Bericht des amerikanischen Botschafters in Moskau vom 27. Oktober 1939 an das amerikanische Staatsdepartment über seine Bemühungen um die Freigabe der „City of Flint" in Murmansk[2]).

I have just seen Assistant Commissar of Foreign Affairs Potemkin and have vigorously reiterated my indignation at the lack of cooperation by the Soviet Government in withholding information from me while issuing communiqués with respect to the "City of Flint" through the medium of the Tass agency. He replied that Tass was an official agency of the Soviet Government and that it was the custom of his Government to make announcements through it. I told him that this was no excuse for his failure to keep me informed particularly in view of my repeated requests for information on behalf of my Government which had been the purpose of my daily visits to him. After a lengthy discussion I formally demanded that the vessel and cargo be turned over to the American crew and be authorized to depart. He thereupon made the following statement:

The "City of Flint" had come into the port of Murmansk in charge of a German prize crew without any previous knowledge on the part of the Soviet Government and through no act on its part. The reason ascribed by the prize crew for the entry was damaged machinery making the ship unseaworthy. When the Soviet authorities at Murmansk judged that the vessel was again fit to put to sea, and being desirous of preserving its neutrality, the Soviet Government had ordered the vessel to leave the port of Murmansk immediately under the same conditions as those of her entry, namely, with both the German and American crews on board and her cargo intact. He added that the order would be enforced immediately and that the Soviet Government felt that its decision was not only in accordance with the well-recognized principles of international law and consonant with the obligations of a neutral but it was also the correct position to take as between the conflicting claims of the United States and Germany to possession of the vessel and her cargo and that by this he meant "to send her out in the same status as she had entered one of the ports."

He said that his government did not consider that it had the right to turn the vessel and her cargo over to the American crew unless the German prize crew refused to take her out, as in the opinion of his government to do so would be an unneutral act. In reply to a question he stated that the decision of the Soviet Government to permit the German prize crew to take the vessel to sea was final. . . . . .

493.

Drahtmitteilung des deutschen Auswärtigen Amts vom 28. Oktober 1939 an die deutsche Botschaft in Washington über die Aufbringung der „City of Flint"[3]).

„City of Flint" wurde von deutschem Kriegsschiff auf der Reise von Amerika nach Schottland aufgebracht, weil sie Banngut beförderte. Sie sollte von Prisenkommando nach deutschem Hafen gebracht werden. Unterwegs stellte sich heraus, daß sie für diese weitere als ursprünglich vorgesehene Reise nicht ausreichend ausgerüstet war. Sie lief daher norwegischen Hafen an, um zunächst Besatzung eines englischen Schiffes, das von aufbringendem deutschen Kriegsschiff versenkt worden war, abzusetzen und Mängel der Ausrüstung zu beseitigen. Da Norweger Hilfe verweigerten, reiste sie nach Murmansk weiter. Hier wird Maschinenschaden, der sich unterwegs herausgestellt hat, repariert. Russische Behörden haben Dampfer erlaubt, nach Reparatur sofort wieder auszureisen. Amerikanische Besatzung „City of Flint" wohlbehalten. Dies gestern durch Botschaft Gattin des Kapitäns mitgeteilt.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939) S. 430 f.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0401

Aufbringung neutralen Schiffes wegen Beförderung Bannguts allgemein anerkanntes Recht Kriegführender. Übliche Form Aufbringung ist Übernahme Befehlsgewalt durch ein auf Schiff gesetztes Prisenkommando. Deutsches unter Befehl eines Offiziers Kriegsmarine stehendes Prisenkommando hatte Auftrag, Dampfer in deutschen Hafen einzubringen. Anlaufen neutraler Häfen durch Prisen in Art. 21 bis 23 Haager Abkommen 1907 betreffend Rechte und Pflichten Neutraler im Seekrieg, geregelt. Abkommen gleichermaßen von Deutschland, USA., Norwegen, Rußland ratifiziert. Verhalten deutschen Prisenkommandanten war streng im Einklang mit Bestimmungen Abkommens und wurde im übrigen durch Fürsorge für amerikanische Besatzung und an Bord genommene Besatzung versenkten englischen Schiffes bestimmt, die er wegen Ausrüstungsmängel Dampfers nicht Gefahren sofortiger Reise nach Deutschland aussetzen wollte. „City of Flint" wird deutschen Prisengerichten gemäß Prisengerichtsordnung 28. August 1939 unterbreitet werden.

Anheimstelle geeignete Verwertung vorstehender Gesichtspunkte.

494.

Verlautbarung des amerikanischen Staatsdepartments vom 28. Oktober 1939 über die Festhaltung der „City of Flint" in Murmansk[1]).

The "City of Flint" was captured by a German cruiser at an estimated distance of some 1,250 miles from New York, with a mixed cargo destined for British ports. The date of capture is understood to have been October 9.

The "City of Flint" was taken into the harbor of Tromso on October 21, with a German crew and flying the German flag. After remaining 2 hours to take water, it was ordered by the Norwegian Government to depart, which it did.

The "City of Flint" was taken into the harbor of Murmansk on the evening of October 23.

On October 25 the American Chargé cabled from Berlin that the Foreign Office at its press conference said that the "City of Flint" was captured by a German vessel and contraband was found on board, destined for England. The Foreign Office then added that it was found, however, that the ship was unseaworthy in that it did not have navigation charts adequate for bringing the ship into a German port.

When the vessel entered the harbor of Murmansk, according to an announcement presumably from the Soviet Government through the Tass news agency, "the naval forces at the port of Murmansk have temporarily held the vessel and interned the German crew."

On October 25 the American Chargé at Berlin cabled that the German Foreign Office, referring to the seizure of the "City of Flint" said that "the German authorities were communicating with the Soviet authorities in the matter."

On the same day (October 25) the Tass agency reported that "the German crew of the cargo steamer "City of Flint" has been released from internment by the maritime authorities of Murmansk in view of the fact, as has been established, that the vessel was brought into port for repair of her machinery. The vessel is meanwhile remaining in Murmansk for verification of the exact composition of her cargo."

On October 26 the American Chargé cabled from Berlin quoting a memorandum received that morning from the Foreign Office relative to the "City of Flint" and its crew, which among other things stated that "a prize crew placed on board (the 'City of Flint') has brought the steamer to the harbor of Murmansk because of sea damage." When transmitting the memorandum an official of the Foreign Office stated informally to the Chargé that the Foreign Office had no details as to the damage which necessitated taking the ship to Murmansk, but he maintained, in response to an inquiry, that the term "damage" would cover the case of a ship lacking charts with which to navigate the waters through which she had to proceed.

For some reason as yet unexplained the German crew was interned in spite of the fact that according to the German authorities they were without charts and had put into Murmansk because they could not proceed to a German port without charts. Later they were released seemingly under a plea that their entry into Murmansk was required for necessary repairs to defective machinery.

A prize crew may take a captured ship into a neutral port without internment only in case of stress of weather, want of fuel and provisions, or necessity of repairs. In all other cases, the neutral is obligated to intern the prize crew and restore the vessel to her former crew.

The conclusion from the foregoing facts and circumstances indicates that when the "City of Flint" entered the harbor at Murmansk, any plea relating to the chart requirements if advanced must have been ignored since the German crew was interned. A second and entirely different reason for entering Murmansk, namely, defective machinery which called for immediate repairs, was not advanced until later. A subsequent cable from the American Chargé at Berlin, also dated October 26, quoted a statement of the Foreign Office at its noon press conference to the effect that the fact that the Russians have freed the German crew indicates that the Soviet authorities have confirmed the view of the prize crew that the "City of Flint" was unseaworthy and it was therefore permissible to take the ship into a neutral harbor.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939) S. 431 f.

H1572-0402

Testimony of the American crew as to the full facts pertaining to the taking of the "City of Flint" into Murmansk is not yet available.

It seems manifest that even if it is assumed that the German crew was proceeding legally prior to the entry of the "City of Flint" into the harbor of Murmansk, the known facts and circumstances support the contention of the American Government that the German crew did not at the time of entry offer any reasonable or justifiable grounds such as are prescribed by international law for taking the vessel into this port, and that therefore it was the clear duty of the Soviet Government to turn the "City of Flint" over to the American crew. This has been the major contention of the American Government.

In view of the foregoing facts and circumstances, each person can judge for himself the question as to how much light is shed on this entire transaction by the action of the Soviet Government in withholding adequate cooperation with the American Government with respect to assembling and disclosing to the American Embassy in Moscow the essential facts pertaining to the landing, the whereabouts, and welfare of the American crew; by the fact that it was first alleged by the German authorities that the need for charts was the ground for bringing the vessel into port; and by the fact that later this ground seems to have been abandoned and a new ground or theory relating to defective machinery was set up.

Haugesund

495.

Mitteilung der norwegischen Admiralität vom 4. November 1939 über die Freigabe der „City of Flint" und die Internierung ihres Prisenkommandos[1]).

(Übersetzung.)

Das amerikanische Schiff „City of Flint" mit der Prisenmannschaft an Bord hatte die Erlaubnis, von Tromsö nach Süden zu, norwegisches Territorialgewässer zu benutzen. Es kam am Nachmittag (Freitag) in Begleitung des „Olav Tryggvason" und eines Torpedobootes nach Haugesund, wo es ohne Genehmigung vor Anker ging.

Da kein gültiger Grund für das Anlaufen eines norwegischen Hafens vorlag, bestimmten die norwegischen Behörden, daß das Schiff freizugeben und die deutsche Besatzung zu internieren sei.

496.

Protestnote des deutschen Geschäftsträgers in Oslo vom 4. November 1939 an den norwegischen Außenminister gegen die Freigabe der „City of Flint" und die Internierung ihres Prisenkommandos[2]).

Im Auftrage der deutschen Reichsregierung habe ich die Ehre, Ihnen folgendes mitzuteilen:

1. Ich erhebe schärfsten Einspruch gegen das Vorgehen der norwegischen Behörden gegenüber dem deutschen Prisenschiff „City of Flint".

2. Die deutsche Reichsregierung erwartet, daß der Zustand, wie er sich heute nacht in Haugesund ergeben hat, bis auf weiteres aufrechterhalten bleibt, d. h. daß die „City of Flint" den Hafen Haugesund nicht verläßt. Sollte die „City of Flint" den Hafen von Haugesund verlassen, so macht die deutsche Reichsregierung darauf aufmerksam, daß das die übelsten Folgen nach sich ziehen könnte.

3. Die deutsche Reichsregierung erwartet, daß das deutsche Prisenkommando der „City of Flint" sofortige und dauernde Verbindung mit dem deutschen Konsulat in Bergen erhält.

4. Die deutsche Reichsregierung muß sich in dieser Angelegenheit alle weiteren Schritte vorbehalten.

497.

Aufzeichnung des deutschen Geschäftsträgers in Oslo vom 4. November 1939 über die Erwiderung des norwegischen Außenministers auf die deutsche Protestnote vom 4. November 1939[3]).

Nachdem ich dem Außenminister meine Note vorgelesen hatte, habe ich weisungsgemäß auf die Nichtinnehaltung des Artikels 21 der Haager Konvention von 1907 seitens der norwegischen Behörden hingewiesen. Nach diesem Artikel ist das Prisenkommando zunächst zum Verlassen des neutralen Hafens durch die neutrale Behörde aufzufordern. Außenminister Koht erwiderte, daß sich dieser Absatz 2 des Artikels 21 nur auf die Fälle bezöge, die in Absatz 1 des Artikels vorgesehen sind, also nur auf Fälle des rechtsgültigen Anlaufens der Prise in einem neutralen Hafen. Das Anlaufen der Prise „City of Flint" sei aber nicht rechtsgültig gewesen.

---

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. („Norges Handels- og Sjöfartstitende" vom 4. November 1939.)
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0403

Bezüglich der Ausschiffung des Kranken von der Prise „City of Flint" sagte Koht folgendes: Bereits bald nach dem Auslaufen aus Tromsö am 30. Oktober habe der Prisenkommandant dem Kommandanten von „Olav Tryggvason" mitgeteilt, daß er einen Kranken an Bord habe, den er in Haugesund ausschiffen wolle. Daraufhin habe der Kommandant des norwegischen Kriegsschiffes seinen Schiffsarzt an Bord der Prise gesandt, um den Kranken zu untersuchen. Der Schiffsarzt habe festgestellt, daß es sich um eine Bagatelle gehandelt habe, die eine Ausschiffung nicht notwendig erscheinen ließe.

Der Außenminister war damit einverstanden, daß die Prisenmannschaft mit dem deutschen Konsulat in Bergen Fühlung aufnimmt.

Auf meine Frage, ob die norwegische Regierung Punkt 2 meiner Note, nämlich die Aufrechterhaltung des Zustandes in Haugesund, daß die Prise dort liegen bleibe, erfüllen wolle, lehnte Koht glatt ab, indem er erklärte, daß die norwegische Regierung als neutrale Macht die Prise „City of Flint" gemäß den internationalen Bestimmungen und der Haager Konvention von 1907 freigegeben habe. Für die norwegische Regierung sei der Fall erledigt. Nachdem ich den Außenminister nochmals auf den Ernst der Lage hingewiesen hatte und vor allen Dingen noch einmal darauf, daß die deutsche Reichsregierung sich alle weiteren Schritte vorbehalten müsse, führte Koht folgendes aus:

Seiner Ansicht nach wäre dies die glücklichste Lösung im Interesse der deutschen Regierung, so daß er von Anfang an den Eindruck gehabt habe, daß die deutsche Regierung den jetzigen Zustand absichtlich herbeigeführt habe. Die ganze Zeit, während die „City of Flint" durch die norwegischen Hoheitsgewässer gefahren sei, seien außerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer englische Kriegsschiffe gefahren, und in der Nacht von Donnerstag auf Freitag ist ein englisches Kriegsschiff in die norwegischen Hoheitsgewässer hineingefahren, hat die „City of Flint" unter Scheinwerferlicht genommen und sie nach Woher und Wohin gefragt. Der norwegische Zerstörer „Olav Tryggvason" sei auf das englische Kriegsschiff zugefahren und habe sich im Namen der norwegischen Regierung das Anhalten von Schiffen in neutralen Hoheitsgewässern verbeten. Die norwegische Regierung wird deshalb heute in London Protest erheben. Jedenfalls, so meinte Koht, wäre die Prise „City of Flint in dem Augenblick, wo sie die norwegischen Hoheitsgewässer verlassen hätte, von den Engländern angegriffen worden und Deutschland wäre doch in eine recht peinliche Lage gekommen, weil amerikanische Bürger an Bord gewesen wären.

498.

Antwortnote des norwegischen Außenministers vom 5. November 1939 an den deutschen Geschäftsträger in Oslo auf dessen Protestnote vom 4. November 1939[1]).

(Übersetzung.)

Als Antwort auf die Note, die Sie mir am 4. d. M. vormittags aushändigten, und auf die Verbalnote, die ich am Nachmittag des gleichen Tages in der Angelegenheit „City of Flint" erhielt, habe ich die Ehre, Ihnen folgendes mitzuteilen, und zwar im Anschluß an das, was ich Ihnen bereits mündlich antwortete:

Die norwegische Regierung weist den Protest, welchen Sie ihr gegenüber ausgesprochen haben, zurück. Die norwegischen Behörden sind in der Behandlung der Angelegenheit „City of Flint" genau den Bestimmungen der Haag-Konvention vom 18. Oktober 1907 Art. 21 und 22 gefolgt, das heißt, demselben Übereinkommen, auf das Sie sich selbst in Ihrem Aide-mémoire vom 29. v. M.[2]) als sowohl gültig für Norwegen, Deutschland und USA berufen haben. Nach dieser Konvention war es Pflicht der norwegischen Regierung, eine Prise freizugeben, die in einem norwegischen Hafen eingebracht wurde, ohne daß die Bedingungen vorlagen, welche in Art. 21 genannt sind. In dem vorliegenden war keiner der darin genannten Gründe gegeben oder vom Prisenkommandanten als gegeben behauptet worden.

Er fuhr Haugesund gegen das Verbot des ihn begleitenden norwegischen Torpedojägers und trotz dessen Befehl, die Fahrt fortzusetzen, an. Im übrigen gibt Ihre Note keinen Aufschluß darüber, welche Gründe der Prisenkommandant zum Anlaufen gehabt zu haben glaubt, und es ist auch nicht angegeben, in welchen Punkten die norwegischen Behörden nach Ansicht Ihrer Regierung die geltenden völkerrechtlichen Regeln übertreten haben. Ihre Note gibt überhaupt nicht an, worauf die deutsche Regierung ihren Protest aufbaut, und die norwegische Regierung kann nicht anerkennen, daß in dieser Angelegenheit irgendeine Grundlage für einen Protest besteht.

Die deutsche Regierung hat auch nicht angegeben, welche Rechtsgrundlage sie zu haben glaubt für ihre Forderung, die norwegische Regierung hat die „City of Flint" zurückhalten sollen. Nachdem die norwegische Regierung ihre Pflicht, die Prise freizulassen, erfüllt hatte, war dieses Fahrzeug ein amerikanisches Handelsschiff, welches zur freien Verfügung seines Eigentümers stand, und die norwegische Regierung kann nicht einsehen, daß sie irgendein Recht dazu habe, das Schiff zu beschlagnahmen. Im übrigen darf erwähnt werden, daß die „City of Flint" Haugesund am 4. d. M. morgens verlassen hatte, also mehrere Stunden bevor Sie Ihre Note überreichten.

Von seiten der norwegischen Behörden werden keine Hindernisse in den Weg gelegt werden dahin, daß die internierte Prisenmannschaft mit den in Frage kommenden deutschen Behörden unter Kontrolle eines norwegischen Offiziers Verbindung erhält.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Vgl. oben Nr. 487.

H1572-0404

Ich bin überzeugt davon, daß die deutsche Regierung nach dem, was hier angeführt ist, verstehen wird, daß die norwegische Regierung in dieser Angelegenheit nichts anderes getan hat, als gewissenhaft die Pflicht zu erfüllen, welche die geltenden internationalen Übereinkommen ihr auferlegen.

499.

Verlautbarung des norwegischen Außenministeriums vom 6. November 1939 über die Freigabe der „City of Flint" und die Internierung ihres Prisenkommandos[1]).

(Übersetzung.)

Die „City of Flint" ist ein amerikanischer Dampfer, der mit deutscher Prisenmannschaft zum erstenmal am 20. Oktober Tromsö anlief mit der Bitte, Wasser übernehmen zu dürfen. Die Wasserübernahme wurde auf Grund der Verordnung betreffs „Neutralitätspolitik im Kriege" vom 18. Oktober 1907 gestattet. Das Schiff verblieb dann mehrere Stunden länger, als zur Wasserübernahme erforderlich, im Hafen liegen. Es zeigte sich, daß das Schiff eine Anzahl englischer Staatsangehöriger an Bord hatte, die von verschiedenen, von anderen deutschen Schiffen versenkten Fahrzeugen übernommen wurden. Diese Engländer wurden auf Ersuchen des Prisenkommandanten in Tromsö an Land gebracht. „City of Flint" verließ am 21. 10. Tromsö. Da der Aufenthalt in Tromsö mit norwegischem Einverständnis geschah, wurde dem Schiff erlaubt, sich noch weitere 24 Stunden innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer aufzuhalten, und zwar vom Auslaufen Tromsö ab gerechnet.

Dieses geschah im Einklang mit den norwegischen Neutralitätsgesetzen. Am Tage darauf, also Sonntag, hat der deutsche Gesandte in Oslo sich an die norwegische Regierung gewandt mit dem Bemerken, daß seine Regierung sich mit dem 24-Stunden-Aufenthalt in dem norwegischen Hoheitsgebiet nicht einverstanden erklären könne, und ersuchte die norwegischen Behörden, daß das Schiff auch weiterhin seine Fahrt in dem norwegischen Hoheitsgebiet fortsetzen könne. Das Außenamt antwortete am 25. 10. und verwies auf die Neutralitätsregeln. Der deutsche Gesandte unternahm am 29. Oktober einen neuen Schritt. Bei dieser Gelegenheit wurde die Ansicht der deutschen Regierung vermittelt, daß die norwegische Regierung irrtümlicherweise der Meinung sei, daß das Prisenschiff gleich einem Kriegsschiff zu behandeln sei. Nach dem Haager Abkommen von 1907 sei es einem Prisenfahrzeug erlaubt, ohne Zeitbegrenzung neutrale Gewässer zu benutzen. Darauf antwortete der norwegische Außenminister am nächsten Tage, daß nach dem Haager Abkommen Prisen- und Kriegsschiffe gleichgestellt seien. In diesem Falle handele es sich nicht um Aufenthalt in neutralen Gewässern, sondern um den Aufenthalt und das Auslaufen aus einem neutralen Hafen. In der Auffassung betreffs der Durchfahrt neutraler Gewässer erklärte der norwegische Außenminister, die deutsche Auffassung zu teilen. Die Frage wurde auch am gleichen Tage geklärt.

Zwei Stunden, ehe der Außenminister mit dem deutschen Gesandten sprach, hatte die „City of Flint" erneut Tromsö unter Benutzung der nördlichen Einfahrt auf dem Wege nach Murmansk angelaufen. Das Schiff ankerte jedoch nicht, sondern bat um Erlaubnis, mit Südkurs fortsetzen zu können. Diesem Ersuchen wurde stattgegeben, und das Schiff fuhr mit Südkurs weiter in norwegischem Hoheitsgebiet. Da dieses bekannt wurde, konnte man erwarten, daß deutschfeindliche Seestreitkräfte versuchen würden, das Schiff abzufangen. Um das Schiff entsprechend den norwegischen Neutralitätsgesetzen vor Angriffen zu schützen, stellte die norwegische Admiralität der „City of Flint" ein Kriegsschiff als Schutz zu. Das erste Kriegsschiff wurde dann von dem Minenleger „Olav Tryggvason" abgelöst. Querab von Sogne meldete der Prisenkommandant der „City of Flint", daß er einen Kranken an Bord habe und bat, diesen Mann in Haugesund ausschiffen zu dürfen. Darauf ging der Arzt der „Olav Tryggvason" an Bord der „City of Flint" und stellte fest, daß der Kranke nur unwesentliche Verletzungen am Bein hatte, und dem Prisenkommandanten wurde erklärt, daß er aus diesem Grunde in Haugesund nicht ankern dürfe. Trotzdem ankerte die „City of Flint" am 3. 11. in Haugesund. Der norwegische Kommandant begab sich dann an Bord der „City of Flint" mit der Anfrage, warum das Schiff geankert habe. Der Führer der „City of Flint" erklärte, daß das Ankern nach Anweisung der deutschen Regierung erfolgt sei und daß er sich mit dem deutschen Konsulat in Haugesund in Verbindung setzen wolle. Das Haager Abkommen von 1907, das sowohl von Deutschland wie Norwegen ratifiziert wurde und worauf sich auch Deutschland gelegentlich des Anlaufens von Tromsö berief, besagt im Art. 22: Prisen können neutralen Hafen nur in folgenden Fällen anlaufen: wenn das Schiff nicht seetüchtig ist, bei schlechter See, bei Mangel an Brennstoff oder Vorrat. Wenn keine von diesen Bedingungen zutreffe und das Schiff trotzdem einen neutralen Hafen anläuft, besagt Art. 22 weiter, daß die Prise freizugeben ist. Aus diesem Grunde wurde das Schiff im Laufe der Nacht dem Prisenkommando entzogen und freigegeben. Das Prisenkommando wurde dann auf „Olav Tryggvason" interniert. Am nächsten Morgen verließ die „City of Flint" Haugesund. Am 4. 11. überreichte der deutsche Gesandte in Oslo dem norwegischen Außenminister einen Protest gegen die Erledigung des Falles „City of Flint". Der norwegische Außenminister wies den Protest als unbegründet zurück, da sich die norwegischen Behörden in jeder Weise an das Haager Abkommen gehalten hätten. Die deutsche Regierung verlangte anschließend, daß die „City of Flint" so lange zurückgehalten werde, bis der Fall geklärt sei. Die norwegische Regierung fand dieses Verlangen als unbegründet und entsprach nicht dem deutschen Vorschlag. Der norwegische Standpunkt wurde in einer Note dargelegt, die dem deutschen Gesandten gestern überbracht wurde.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0405

500.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 10. November 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Oslo betreffend die Erwiderung auf die norwegische Antwortnote vom 5. November und auf die Verlautbarung des norwegischen Außenministeriums vom 6. November 1939[1]).

Bitte norwegischer Regierung unter Bezugnahme auf ihre Sonntag dort übergebene Note und auf die in Presse verbreitete offizielle Erklärung norwegischen Außenamts vom 6. November unter Vermeidung von Schärfen mündlich etwa folgendes mitzuteilen:

Norwegische Regierung wolle die von ihr veranlaßte Internierung Prisenkommandos und Freistellung Schiffes „City of Flint" damit begründen, daß Prisenoffizier trotz Warnung, nicht zu ankern, in Haugesund Anker warf und dazu erklärte, dies geschehe gemäß Befehl seiner Regierung und um Besprechung mit deutschem Konsul zu haben.

Dabei sei jedoch zu berücksichtigen, daß bei Führer Prisenkommandos durch seine bei der Fahrt nach Murmansk in Norwegen gemachten Erfahrungen begreiflicherweise Unsicherheit über die Haltung Norwegens entstanden sei. Insbesondere habe Norwegen ihm damals Ankern gestattet, aber von ihm Auslaufen aus Hoheitsgewässern verlangt. Er habe auch befürchten müssen, daß sichere Beendigung der Reise durch Wiederholung völkerrechtswidrigen Vorgehens englischer Seestreitkräfte in Frage gestellt werden könnte. Das sei um so ernster gewesen, als er den Befehl gehabt habe, amerikanische Mannschaft ungefährdet in Sicherheit zu bringen. Um Klarheit zu gewinnen, habe Prisenkommandant Verbindung mit Konsul suchen müssen, was nur möglich, wenn er vor Anker ging.

Bei objektiver Beurteilung der Angelegenheit dürfe es unter diesen Umständen nicht oder jedenfalls nicht in erster Linie darauf ankommen, was der Prisenkommandant tatsächlich erklärt habe, sondern vielmehr darauf, welche Gründe er wirklich für sein Vorgehen gehabt habe.

Deutsche Regierung glaube, daß es bei dieser Sachlage recht und billig wäre, wenn norwegische Regierung Freilassung Prisenkommandos verfüge, die auch dem Grundgedanken des Absatzes 3, Art. 23 Haager Seekriegsneutralitätsabkommens 1907 entspreche. Wenn norwegische Regierung sich dazu entschließe, könnte deutsche Regierung sich mit Freigabe der Prise abfinden. Freigabe Prise und Freilassung Prisenkommandos sei nach Ansicht deutscher Regierung ein billiger Ausgleich, den norwegische Regierung gerade vom Neutralitätsstandpunkt aus nicht ablehnen sollte.

501.

Memorandum der deutschen Gesandtschaft in Oslo vom 21. November 1939 an das norwegische Außenministerium betreffend die Internierung des Prisenkommandos der „City of Flint"[2]).

Die deutsche Reichsregierung kann den Standpunkt der Königlich Norwegischen Regierung bezüglich der Internierung der deutschen Prisenmannschaft der „City of Flint" nicht teilen. Die Königlich Norwegische Regierung hat sich von Anfang an auf den Standpunkt gestellt, daß die Prise ohne einen rechtsgültigen Grund, wie ihn die Haager Konvention von 1907 im Artikel 21 vorsieht, den Hafen von Haugesund angelaufen hat, daß es daher einer im Artikel 21, Absatz 2, vorgesehenen Aufforderung an den Prisenkommandanten, den neutralen Hafen zu verlassen, nicht bedurfte. Demnach kann also die von der Königlich Norwegischen Regierung vorgenommene Befreiung der Prise nicht auf Grund des Artikels 21, sondern nur auf Grund des Artikels 22 der Haager Konvention erfolgt sein. Im Artikel 22 der Haager Konvention ist aber im bewußten Gegensatz zu Artikel 21 eine Internierung der Prisenmannschaft nach Befreiung der Prise nicht vorgesehen.

Die deutsche Reichsregierung steht daher auf dem Standpunkt, daß die Internierung der Prisenmannschaft der „City of Flint" seitens der Königlich Norwegischen Regierung ohne Rechtsgrund erfolgt ist, daher muß die deutsche Reichsregierung mit allem Nachdruck auf der Befreiung der internierten Prisenmannschaft bestehen. Dabei bittet die deutsche Reichsregierung zu berücksichtigen, daß sich der Prisenkommandant teils durch Erregung gewisser Irrtümer, teils aus anderen Gründen zum Anlaufen des Hafens von Haugesund veranlaßt gesehen hatte.

1. Zunächst war der Prisenkommandant bei seinem ersten Anlaufen in Tromsö durch das damalige Verhalten der norwegischen Behörden, die ihm den Aufenthalt in den norwegischen Hoheitsgewässern streitig machten, in einen Irrtum versetzt worden, was ihn dann veranlaßte, nach Murmansk zu gehen. Erst auf diplomatischem Wege mußte klargestellt werden, daß die Prise die norwegischen Hoheitsgewässer benutzen durfte.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0406

2. Ferner lastete auf dem Prisenkommandanten die Verantwortung für die an Bord befindlichen amerikanischen Staatsbürger, von denen der eine Matrose erkrankt war. Wenn auch diese Erkrankung, wie sich durch ärztliche Untersuchung herausstellte, nicht schwerer Natur war, so war es doch verständlich, daß der Prisenkommandant fürchten mußte, daß ihm bei nicht peinlichst genauer Behandlung dieses Falles Schwierigkeiten erwachsen könnten.

3. Bei der Übermittlung der Weisung des deutschen Konsuls in Haugesund an den Prisenkommandanten mußte dieser annehmen, daß schwerwiegende Gründe politischer Natur dieser Weisung zugrunde lägen, für deren Nichtbeachtung er die Verantwortung nicht übernehmen zu können glaubte.

4. Dazu kam nicht zuletzt die Gefahr, die von seiten der die Prise niemals aus den Augen verlierenden englischen Kriegsschiffe drohte, die, wie der norwegische Kommandant des die Prise begleitenden Kriegsschiffes „Olav Tryggvason" selbst bezeugt, Übergriffe gegen die Prise versucht haben.

Alle diese Momente haben dazu beigetragen, ein Gefühl der Unsicherheit in dem Prisenkommandanten zu erzeugen. Stand doch für ihn Leben und Gesundheit der ihm anvertrauten fremden Staatsbürger auf dem Spiel. Diese Unsicherheit ist, wie oben zu 1 gesagt wurde, nicht zuletzt auch durch das Verhalten der norwegischen Regierung bei dem Anlaufen der Prise in Tromsö hervorgerufen worden.

Auf Grund dieser rechtlichen und tatsächlichen Ausführungen bittet die deutsche Reichsregierung die Königlich Norwegische Regierung, ihren Standpunkt betreffend die Internierung des Prisenkommandos nochmals einer Nachprüfung unterziehen zu wollen.

502.

Antwortmemorandum des norwegischen Außenministeriums vom 16. Dezember 1939 an die deutsche Gesandtschaft in Oslo auf deren Memorandum vom 24. November 1939[1]).

(Übersetzung.)

In einem Aide-mémoire vom 21. November d. J., eingegangen am 25. d. M., hat die deutsche Gesandtschaft mitgeteilt, daß die deutsche Reichsregierung die Ansicht der norwegischen Regierung bezüglich der Internierung der deutschen Prisenmannschaft der „City of Flint" nicht teilen kann. In genanntem Aide-mémoire wird erstens geltend gemacht, daß die norwegische Regierung die „City of Flint" auf Grund der XIII. Haager Konvention vom 18. Oktober 1907, Artikel 22, freigegeben hat, daß aber im Artikel 22 im Gegensatz zu Artikel 21 eine Internierung der Prisenmannschaft nicht vorgesehen sei, wenn die Prise freigegeben ist. Die deutsche Regierung nehme daher den Standpunkt ein, daß die Internierung der Prisenmannschaft der „City of Flint" ohne Rechtsgrund erfolgt sei und die deutsche Regierung darauf bestehen müsse, daß die internierte Prisenmannschaft freigegeben werde.

In dieser Angelegenheit beehrt sich das Außenministerium folgendes mitzuteilen:

Artikel 21 der XIII. Haager Konvention sagt, unter welchen Bedingungen eine Prise in einen neutralen Hafen geführt werden kann. Wenn der Grund des Anlaufens fortfällt, hat die neutrale Macht Order zum unverzüglichen Auslaufen zu geben. Wenn diesem Befehl nicht nachgekommen wird, hat die neutrale Macht die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um die Prise mit Offizieren und Mannschaft freizugeben und die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung zu internieren.

Artikel 22 derselben Konvention besagt, daß die neutrale Macht gleichfalls („de même") eine Prise freizugeben hat, die, ohne daß die in Artikel 22 behandelten Bedingungen vorliegen, eingebracht wurde.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß eine Prise, die ohne Vorhandensein der rechtlichen Bedingungen eingebracht ist, freigegeben und die Besatzung interniert wird. Es ist ein feststehender Grundsatz im Völkerrecht, daß Personen, die der Kriegsmacht eines kriegführenden Staates angehören, zu internieren sind, wenn sie in das Hoheitsgebiet eines neutralen Staates kommen, ohne daß ein spezieller gesetzlicher Anspruch für den Besuch vorliegt. Artikel 11 der V. Haager Konvention besagt, daß eine neutrale Macht, auf deren Gebiet Truppen einer kriegführenden Armee kommen, diese so weit als möglich vom Kriegsschauplatz entfernt zu internieren hat. Artikel 24 der XIII. Haager Konvention behandelt den Fall, daß ein Kriegsschiff einer kriegführenden Macht trotz Aufforderung der betreffenden neutralen Behörde einen Hafen nicht verläßt, in dem sich aufzuhalten es kein Recht hat. In diesem Fall hat die neutrale Macht das Recht, die Maßnahmen zu treffen, die sie für notwendig erachtet, um das Schiff außerstand zu setzen, in See zu gehen, solange der Krieg dauert. Wenn das Schiff von der neutralen Macht zurückgehalten wird, sind Offiziere und Mannschaft ebenfalls zurückzuhalten. Daß die Internierungspflicht, wie im Artikel 21 festgelegt, auch in den Fällen des Artikels 22 gegeben ist, steht nicht nur in Übereinstimmung mit den üblichen neutralitätsrechtlichen Prinzipien, sondern dies ergibt auch eine rein sprachliche Auslegung des Artikels 22. Wie gesagt, heißt es dort, daß eine neutrale Macht die Prise freizugeben hat „de même", und das darf wohl bedeuten, daß analog dem Artikel 21 vorzugehen ist. Es wäre ja auch vollkommen unbillig, wenn die Internierungspflicht in dem Falle bestehen sollte, daß eine Prise ohne rechtlichen Grund liegen bleibt, nachdem sie mit Recht in den neutralen Hafen eingelaufen ist, daß aber eine Internierung nicht notwendig sein sollte, wenn die Prise überhaupt keinen rechtlichen Grund zum Anlaufen hatte.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0407

Von dieser Auslegung des Art. 22 der Haager Konvention muß gesagt werden, daß sie voll und ganz von der völkerrechtlichen Theorie anerkannt ist. Albéric Rolin: Le Droit Moderne de la Guerre, 1921, III. Seite 228, sagt:

» Il y est dit que la Puissance neutre doit de même relâcher la prise qui aurait été amenée en dehors des conditions prévues par l'article 21. Ne doit-elle pas aussi relâcher ses officiers et son équipage et interner l'équipage mis à bord par le capteur? Il faut répondre affirmativement sans hésitation aucune. Il n'existe aucun motif de distinguer. «

In der „Draft Convention", die von Harvard Law School über die Rechte und Pflichten neutraler Staaten während eines Seekrieges und Luftkrieges ausgearbeitet ist, und die im Zusatz zu American Journal of International Law vom Juli 1939 veröffentlicht ist, wird auf Seite 459 über Fälle des Einlaufens einer Prise unter Übertretung der Bestimmungen des neutralen Staates gesprochen. "The traditional rule" ist dann "to release the prize and its own crew and to intern the prize-crew".

Oppenheim: International Law, II, 5. Ausgabe von Lauterpacht (1935), S. 564, besagt:

"A prize brought into a neutral port for reasons other than unseaworthiness, stress of weather, or want of fuel or provisions — for instance, to avoid recapture — must forthwith be released by the neutral Power. Article 22 does not mention that in such case the prize crew must be interned, but there is no doubt that they must be."

Im „Handbuch des Völkerrechts", in welchem Eduard von Waldkirch und Ernst Vanselow den Teil verfaßten, der das Neutralitätsrecht behandelt (Stuttgart 1936), sagt Vanselow auf S. 237 in seinen Bemerkungen zu den Artikeln 21—23 der XIII. Haager Konvention folgendes:

„Die Vertragsmächte sind abgesehen von Vorbehalten hierdurch gebunden, Prisen zu kurzem Aufenthalt zuzulassen, wenn diese unter einem tatsächlichen und nicht unmittelbar von einem verfolgenden Feinde ausgeübten Zwange einlaufen. Liegt ein derartiger Grund nicht vor, so ist die Prise zu befreien, die Prisenmannschaft zu internieren."

In dem vorstehend genannten Aide-Mémoire der deutschen Gesandtschaft sind besonders vier Umstände erwähnt, die nach deutscher Auffassung das Anlaufen Haugesunds durch die „City of Flint" veranlaßten und die die deutsche Regierung in Betracht zieht.

Es wird erstens angeführt, daß beim Anlaufen von Tromsö ohne Rechtsgrund dem Schiff der Zugang zum Aufenthalt in norwegischen Gewässern bestritten und dadurch ein Mißverständnis hervorgerufen worden sei, wodurch das Schiff veranlaßt wurde, nach Murmansk zu gehen.

Indem das Außenministerium an dem Standpunkt festhält, der der deutschen Gesandtschaft bereits früher anläßlich des Anlaufens des Schiffes von Tromsö mitgeteilt wurde, möchte das Außenministerium betonen, daß kein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Verhalten der norwegischen Behörden beim Anlaufen von Tromsö und der nachfolgenden Internierung besteht, als das Schiff unrechtmäßig nach Haugesund ging und daß daher kein Grund vorhanden ist, die Internierung aufzuheben, die die norwegischen Behörden völkerrechtlich vorzunehmen verpflichtet waren. Es stand dem Schiff frei, seine Reise fortzusetzen, und hätte es dieses getan, wäre die Frage der Internierung nicht akut geworden. Es war dem Prisenkommandanten ausdrücklich gesagt, daß er in norwegischem Territorialgewässer fahren könnte, was er auch getan hat. Das Anlaufen Haugesunds beruht nicht auf einem Irrtum, den die norwegischen Behörden verursacht haben.

Zweitens wird im Aide-Mémoire der deutschen Gesandtschaft der Umstand angeführt, daß ein Matrose krank geworden war, weshalb der Prisenkommandant aus Vorsicht glaubte, Haugesund aus diesem Grunde anlaufen zu müssen. Hierzu möchte das Außenministerium bemerken, daß bekanntlich vor dem Anlaufen von Haugesund durch Untersuchung des Arztes des norwegischen Kriegsschiffes festgestellt wurde, daß der Krankheitsfall nicht ernstlich war und das Anlaufen von Haugesund nicht erforderlich machte. Der Prisenkommandant erhielt daher den Bescheid, daß man ihm nicht die Erlaubnis geben könne, Haugesund anzulaufen. Es ist also in diesem Punkte eine klare Anweisung von den norwegischen Behörden gegeben worden.

Es geht auch aus dem unter Punkt 3 des Aide-Mémoire der deutschen Gesandtschaft Gesagten hervor, daß eine Nachricht des deutschen Konsuls im Haugesund an den Prisenkommandanten der wirkliche Grund zum Anlaufen war. Sollte dies der Fall sein, so dürfte es noch verständlicher werden, daß kein Grund zum Aufheben der Internierung vorliegt.

Die deutsche Gesandtschaft hat in dieser Verbindung auch gewisse Billigkeitsgründe mehr persönlicher Art erwähnt. Die norwegische Regierung versteht vollständig die Schwierigkeiten, die der deutsche Prisenkommandant gehabt hat; aber sie hat in diesem Falle kein Recht, rein persönliche Rücksichten zu nehmen; sie muß sich an die Tatsachen halten, die dem Völkerrecht entsprechend ausschlaggebend sind.

Wenn die deutsche Gesandtschaft in Punkt 4 ihres Aide-Mémoire besonders erwähnt, daß englische Kriegsschiffe versucht haben sollen, einen Angriff auf die Prise vorzunehmen, möchte das Außenministerium darauf hinweisen, daß die Prise auf ihrer Fahrt südwärts in dem norwegischen Hoheitsgewässer von einem norwegischen Kriegsschiff begleitet wurde, das die Aufgabe hatte, gerade darauf zu sehen, daß nichts geschah, was die Neutralität des norwegischen Staates hätte kränken können. Die Prise ist auch sonst nicht in norwegischen Fahrwassern belästigt worden. Als ein britisches Kriegsschiff die „City of Flint" anzuhalten versuchte, wurde dieses sofort von dem norwegischen Kriegsschiff abgewiesen, und die norwegische Regierung legte später Protest bei der britischen Regierung ein.

Unter Bezugnahme auf das vorstehend Erwähnte bedauert die norwegische Regierung mitteilen zu müssen, daß sie keine Rechtsgrundlage zum Aufheben der Internierung finden kann.

H1572-0408

503.

Antwortnote der deutschen Gesandtschaft in Oslo vom Januar 1940 an das norwegische Außenministerium auf dessen Antwortmemorandum vom 16. Dezember 1939[1]).

Die Königlich Norwegische Regierung teilt in ihrem Aide-Mémoire vom 16. Dezember 1939 mit, daß sie keine Rechtsgrundlage zur Aufhebung der Internierung der Prisenmannschaft der „City of Flint" finden könne. Die Reichsregierung vermag diesen Standpunkt nicht anzuerkennen.

Was zunächst die rein sprachliche Auslegung des Artikels 22 des XIII. Haager Abkommens angeht, so kann nach Ansicht der Reichsregierung die Wendung „de même" lediglich auf die im zweiten Absatz des Art. 21 vorgesehene Befreiung der Prise, nicht aber auf den sonstigen Inhalt des Artikels 21 Abs. 2 bezogen werden. Dies geht schon daraus hervor, daß der Ausdruck „de même" lediglich mit dem darauf folgenden Wort „relâcher" in Verbindung steht. Auch die Verhandlungen auf der zweiten Haager Friedenskonferenz ergeben, daß bei der Fassung des Artikels 22 nicht daran gedacht worden ist, bei der Befreiung einer Prise auf Grund dieser Bestimmung auch die Internierung der Prisenbesatzung vorzuschreiben. Während der zweiten Lesung des Abkommensentwurfs in dem Comité d'Examen der zweiten Unterkommission des dritten Ausschusses beantragte der Vertreter Norwegens, der ehemalige Ministerpräsident Hagerup, in Art. 22 die Worte „doit de même" durch die Wendung „doit user des moyens dont elle dispose" zu ersetzen (Deuxième Conférence de la Paix, Actes et Documents Bd. III S. 637). Diese Änderung, die in zweiter Lesung angenommen wurde, schloß jede Möglichkeit aus, den Wortlaut des Artikels 22 irrtümlich dahin zu interpretieren, daß die Prisenbesatzung nach Befreiung der Prise zu internieren sei. Hätte auf der zweiten Haager Konferenz die Ansicht bestanden, daß eine Internierung der Prisenmannschaft im Falle des Artikels 22 erfolgen müsse, so wäre diese Meinung bei dieser Gelegenheit jedenfalls in Form eines entsprechenden Ergänzungsantrages zu Artikel 22 zum Ausdruck gekommen. Dies ist nicht geschehen, man hat also die Möglichkeit, daß im Falle des Artikels 22 eine Verpflichtung zur Internierung der Prisenbesatzung in Betracht kommen könnte, überhaupt nicht in Erwägung gezogen. Es ist auch darauf hinzuweisen, daß der von dem französischen Delegierten Renault dem dritten Ausschuß und der Vollkonferenz erstattete Bericht (Actes et Documents Bd. III S. 509 und Bd. I S. 320) keinen Hinweis darauf enthält, daß die Prisenbesatzung im Falle des Artikels 22 zu internieren sei.

Die norwegische Regierung macht ferner geltend, es sein ein feststehender Grundsatz im Völkerrecht, daß Personen, die der Kriegsmacht eines kriegführenden Staates angehören, zu internieren sind, wenn sie in das Hoheitsgebiet eines neutralen Staates kommen, ohne daß ein spezieller rechtlicher Anspruch für den Besuch vorliegt. Es trifft zu, daß das Völkerrecht Regeln enthält, die für eine Reihe von Fällen eine derartige Internierung vorsehen. Aus diesen im einzelnen festgelegten Bestimmungen läßt sich aber keinesfalls der allgemeine Grundsatz ableiten, daß Wehrmachtangehörige eines kriegführenden Staates, die auf irgendeine Weise in das Hoheitsgebiet einer neutralen Macht gelangen, in jedem Fall zu internieren seien. Dem von der norwegischen Regierung erwähnten Artikel 11 des fünften Haager Abkommens steht Artikel 13 desselben Abkommens gegenüber, wonach neutrale Mächte entwichene Kriegsgefangene in Freiheit zu lassen haben. Da entwichene Kriegsgefangene zweifellos Angehörige der Wehrmacht ihres Heimatstaates sind, würde sich diese Bestimmung bei Geltung des von der norwegischen Regierung angenommenen allgemeinen Grundsatzes nicht erklären lassen. Daß ein solcher allgemeiner Grundsatz nicht besteht, zeigt weiter auch Art. 23 Abs. 3 des XIII. Haager Abkommens, wonach die Besatzung einer zum Zweck der Verwahrung in einen neutralen Hafen gebrachten Prise freizulassen ist. Schließlich steht der Annahme eines solchen Grundsatzes auch die Praxis entgegen, die von Norwegen selbst und in verschiedenen Fällen auch von anderen Regierungen während des Weltkrieges befolgt worden ist. Im Februar 1916 lief der dänische Schoner „Eva" mit einer englischen Prisenbesatzung in den Sogne-Fjord ein; die norwegische Regierung hat die Prisenbesatzung abreisen lassen, ohne sie irgendwie zu behindern. Im Oktober 1916 lief die norwegische Bark „Skomvär" mit einer englischen Prisenbesatzung an Bord einen norwegischen Hafen an, die norwegische Regierung hat die Prisenbesatzung ausreisen lassen; die Bark ging als freies Schiff nach Kopenhagen weiter. Um dieselbe Zeit kam ein norwegischer Motorfischkutter mit einer englischen Prisenbesatzung in Begleitung des norwegischen Dampfers „Atle Jarl" in Bergen an; auch in diesem Fall hat die norwegische Regierung der Ausreise der englischen Prisenbesatzung keine Hindernisse in den Weg gestellt. Die schwedische Regierung ließ im August 1916 eine deutsche Prisenbesatzung frei, die mit dem schwedischen Dampfer „Themis" in den schwedischen Hafen Slite eingelaufen war.

Im Hinblick auf die aus den aufgeführten Fällen ersichtliche Übung kann den von der norwegischen Regierung angeführten Äußerungen des völkerrechtlichen Schrifttums keine Bedeutung beigemessen werden, zumal diese Äußerungen lediglich eine summarische und in keiner Weise näher begründete Stellungnahme wiedergeben.

Die Reichsregierung protestiert erneut nachdrücklich gegen die unbegründete Festhaltung der Prisenbesatzung der „City of Flint" und wiederholt ihre Forderung auf sofortige Aufhebung der Internierung.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung vom 11. Januar 1940.

504.

Schreiben des deutschen Gesandten in Oslo vom 16. Februar 1940 an den norwegischen Außenminister betreffend die Erwiderung auf die deutsche Antwortnote vom Januar 1940[1]).

Bei meinem neulichen Besuch berührten wir auch die letzte deutsche Note in der Angelegenheit einer eventuellen Freilassung der Prisenbesatzung der „City of Flint". Sie erwähnten dabei beiläufig, daß in den Beratungen der norwegischen Kronjuristen darauf hingewiesen werde, daß der Art. 22 der Haager Seekriegsordnung vom 18. Oktober 1907 eine schwerere Verfehlung der Prise betreffe als der Art. 21 und daß es deshalb unlogisch wäre, eine Prisenbesatzung unter den Voraussetzungen des Art. 22 milder zu behandeln als unter denen des Art. 21.

Erlauben Sie mir, Ihnen hierzu folgendes zu sagen:

Ich kann die Auffassung nicht teilen, daß der Fall des Art. 22 eine schwerwiegendere Verletzung der Seekriegsordnung darstellt als Art. 21. Im Art. 21 soll bestraft werden, daß der Kommandant einer Prise, der ordnungsmäßig in einen Hafen einläuft, strikten Anordnungen der territorialen Obrigkeit keine Folge leistet, sich also in Gegensatz setzt zu der Macht, welche die Souveränität über den Hafen und das Gebiet ausübt, das die Prise angelaufen ist.

Im Art. 22 sind zwei Fälle möglich; einmal der Fall, daß der Prisenkommandant in Unkenntnis der Bestimmungen gewissermaßen aus Versehen und gutgläubig in den Hafen einläuft und dadurch, wie der Art. 22 sagt, seine Prise verliert. Der andere Fall ist, daß der Prisenkommandant die Bestimmungen der Haager Seekriegsordnung genau kennt und trotzdem aus irgendwelchen Gründen, gezwungenermaßen oder freiwillig, in den Hafen einläuft, sich dann aber auch darüber im klaren sein muß, daß er die Prise verliert. Er gibt dann gewissermaßen aus eigenem Entschluß die Prise verloren und überliefert sie damit der Macht, in deren Hafen er einläuft. Beide Fälle, das Versehen des Prisenkommandanten oder das freiwillige Ablassen von der Prise, sind m. E. ganz erheblich milder zu beurteilen als der Prisenkommandant, der im Hafen den Anordnungen der territorialen Macht zu trotzen wagt. Hier wird die Weigerung des Kommandanten bestraft, um den Rechtszustand wieder herzustellen, der durch die Nichterfüllung der Aufforderung verletzt worden ist. Im Falle des Art. 22 setzt sich der Kommandant in keinem der beiden Fälle, zum mindesten nicht wissentlich, in Gegensatz zu der Autorität des betreffenden Staates.

Wenn man hierzu dann den klaren Wortlaut der beiden Artikel nimmt, so ergibt sich eine den Tatsachen angemessene, im Gesetz ausdrücklich vorgeschriebene unterschiedliche Behandlung der beiden Fälle, d. h. im Art. 21 Wegnahme der Prise und Internierung und im Art. 22 lediglich die Wegnahme der Prise.

Ich wäre Ihnen dankbar, sehr geehrter Herr Utenriksrad, wenn Sie meine vorstehenden Ausführungen freundlichst als einen Beitrag zu der im Gang befindlichen Diskussion annehmen und verwerten wollten.

2. „Düsseldorf"

505.

Drahtbericht des deutschen Botschafters in Santiago vom 16. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über den Aufenthalt des britischen Kreuzers „Despatch" und des von diesem aufgebrachten deutschen Handelsschiffes „Düsseldorf" in Antofagasta (Chile)[2]).

Nach chilenischen Angaben Dampfer „Düsseldorf" etwa 20 Seemeilen von Küste aufgebracht. Englischer Kreuzer eingelaufen Antofagasta und erbat Erlaubnis, Prise, die zunächst vor dem Hafen geblieben war, mit Brennstoff bis Jamaica zu versorgen, was auch chilenische Regierung bewilligte. Ich habe gegen diese Erlaubnis Einwendungen erhoben und alle Rechte Reichsregierung vorbehalten, auch die Freilassung gefangener Besatzung verlangt. . . . . .

506.

Drahtbericht des deutschen Botschafters in Santiago vom 19. Dezember 1939 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den Aufenthalt der „Düsseldorf" in Antofagasta[3]).

Chilenische Regierung begründet ihr Verhalten im Falle „Düsseldorf" mit Artikel 21 XIII. Haager Abkommens von 1907. Engländer hatten Brennstoffmangel geltend gemacht, der nach chilenischer Angabe begründet. Mit gleicher Konvention Verpflichtung zur Freilassung deutscher Besatzung, die auf englischem Kreuzer befindlich, abgelehnt. Auf meinen Hinweis auf Freilassung englischer Gefangener des „Spee" diese als freiwillige Handlung Kommandanten hingestellt.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0409

507.

Gutachten des Rechtsberaters des chilenischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 18. Dezember 1939 betreffend den Aufenthalt der „Düsseldorf" in Antofagasta[1]).

(Übersetzung.)

Wegen des Falles des deutschen Dampfers „Düsseldorf", der von einem englischen Kreuzer gekapert worden ist, und auf den sich beifolgende Mitteilung bezieht, hat das Außenministerium am 16. Dezember dem Marineministerium mitgeteilt, daß es „in Übereinstimmung mit den derzeit geltenden Bestimmungen über die Wahrung der chilenischen Neutralität im jetzigen Kriege vorzugehen habe, unter ausdrücklichem Vorbehalt der Unmöglichkeit (so im Original, soll aber wohl „Möglichkeit" heißen. Der Übersetzer), daß diese Bestimmungen in Zukunft geändert werden, vor allem im Zusammenhang mit dem Abkommen der unlängst abgehaltenen Interamerikanischen Panamakonferenz".

Unter diesen Bestimmungen finden sich, entsprechend der Verordnung des Außenministeriums Nr. 1548 vom 8. September 1939, die der Haager Konvention von 1907 über die Neutralität im Seekriege, deren Art. 21 lautet:

„Eine Prise darf nur wegen Seeuntüchtigkeit, wegen ungünstiger See sowie wegen Mangels an Feuerungsmaterial oder an Vorräten in einen neutralen Hafen gebracht werden.

Sie muß wieder auslaufen, sobald die Ursache, die das Einlaufen rechtfertigte, weggefallen ist. Tut sie dies nicht, so muß ihr die neutrale Macht eine Aufforderung zum sofortigen Auslaufen zukommen lassen; sollte sie dieser nicht nachkommen, so muß die neutrale Macht die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anwenden, um die Befreiung der Prise mit ihren Offizieren und ihrer Mannschaft herbeizuführen, sowie um die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung bei sich festzuhalten".

Da im vorliegenden Falle Brennstoffmangel als Ursache der Nichtbeachtung angegeben worden war, kam es den chilenischen Behörden zu, festzustellen, ob diese Angabe zutraf, und zu entscheiden, ob und in welchem Umfang der Bitte um Brennstoff zu entsprechen sei. Gemäß der Bestimmung des Artikels 21 der oben erwähnten XIII. Haager Konvention, wäre es erst in zweiter Linie Pflicht unserer Regierung gewesen, von den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln Gebrauch zu machen, um die Prise „mit Offizieren und Mannschaft" in Freiheit zu setzen, wenn das gekaperte Schiff, obwohl mit Brennstoff versehen, nicht sofort ausgelaufen wäre, wie es auf Grund der ihm durch die neutrale Behörde erteilten Weisungen hätte tun müssen. Dieser Umstand ist aber in dem zur Erwägung stehenden Fall nicht eingetreten.

In den bereits erwähnten geltenden Bestimmungen über die Wahrung der chilenischen Neutralität im gegenwärtigen Kriege befinden sich keine, die vorschreiben, daß unter den Umständen, in denen sich die „Düsseldorf" bei ihrem kürzlichen Aufenthalt in Antofagasta befand, die neutrale Macht Offiziere und Mannschaft der Prise hätte in Freiheit setzen müssen, wie es der oben erwähnte Artikel 21 der XIII. Haager Konvention ausführt.

Wenngleich Kleen in seinem Werk „Neutralitätsgesetze und Gebräuche" sagt: „Jeder Kriegsgefangene, der die Grenzen eines neutralen Staates überschreitet, gewinnt durch die Tatsache selbst, daß er sich auf dem Hoheitsgebiet dieses neutralen Staates befindet, seine Freiheit", so fügt dieser Völkerrechtler doch hinzu: „Allerdings, die Gefangenen, die sich an Bord eines kriegführenden Kriegsschiffes befinden, dem das Anlaufen eines neutralen Hafens gestattet wurde, stehen nicht unter der Oberhoheit des neutralen Staates" (Band I, Seite 519).

Bonfils schreibt in seinem Internationalen öffentlichen Recht: „Einem neutralen Staate steht es vollkommen frei, Kriegsschiffen kriegführender Mächte zu verbieten, ihre Prisen nach den Häfen dieses neutralen Staates zu bringen. Wenn ein neutraler Staat es stillschweigend duldet, sind die Kriegführenden zu der Vermutung berechtigt, daß ihre Schiffe unbehindert mit ihren Prisen und ihren Gefangenen die Häfen des neutralen Staates anlaufen können, und daß diese Schiffe die Freiheit haben, mit ihnen aus denselben Häfen wieder auszulaufen. Diese von den neutralen Staaten gewährte Gastfreundschaft stellt keine Verletzung der Neutralität dar, wenn sie nicht dem einen der Kriegführenden gestattet wird, nachdem sie zuvor seinem Gegner versagt worden war" (Seite 1036).

Gemäß diesen Grundsätzen hätte unsere Regierung als neutrale Macht Verbote in diesem Sinne erlassen können und könnte sie auch in Zukunft erlassen, ohne daß im letzten Falle den Verboten, die sie erläßt, rückwirkende Kraft zukommt.

Auf ähnliche Verbote bezieht sich Artikel 9 der erwähnten XIII. Haager Konvention von 1907, demzufolge jede neutrale Macht den Kriegführenden gegenüber die Bedingungen, Beschränkungen oder Verbote, die sie erläßt, gleichmäßig zur Anwendung bringen muß, soweit es sich auf das Anlaufen ihrer Häfen, Reeden oder Hoheitsgewässer durch Schiffe oder Prisen kriegführender Mächte bezieht.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0410

508.

Weisung des deutschen Auswärtigen Amts vom Januar 1940 an die deutsche Botschaft in Santiago betreffend die Aufbringung der „Düsseldorf" und die Festnahme ihrer Besatzung durch den britischen Kreuzer „Despatch" in chilenischen Hoheitsgewässern[1]).

Der bei Durchfahrt Dampfers „Düsseldorf" durch Panamakanal ausgeschiffte Passagier Hans von Appen erklärte vor deutschem Konsul Neumann, Panama, und zwei Zeugen eidesstattlich, „Düsseldorf" sei innerhalb Dreimeilenzone vor Punte Calera vom britischen Kreuzer „Despatch" angehalten, der Schiff zwei Tage verfolgt hatte.

Bitte diese mit chilenischen Angaben — Drahtbericht 256 — in Widerspruch stehende Aussage chilenischer Regierung mitzuteilen und auszuführen, daß hiernach die auf den aufbringenden englischen Kreuzer gebrachte deutsche Besatzung „Düsseldorf" hätte freigelassen werden müssen, als Kreuzer Antofagasta anlief. Bitte deswegen alle Rechte deutscher Regierung vorbehalten und zum Ausdruck bringen, daß wir erwarten, chilenische Regierung werde wegen der schweren Verletzung ihrer Neutralität, die die Aufbringung eines deutschen Handelsschiffes durch ein englisches Kriegsschiff innerhalb chilenischer Hoheitsgewässer darstellt, gebührend vorgehen.

509.

Note des deutschen Konsuls in Panama vom 26. Dezember 1939 an die Panamakanal-Behörden betreffend die Festhaltung eines Fahrgastes der „Düsseldorf" in Balboa (Panamakanal-Zone)[2]).

The German Citizen Hans von Appen, a passenger on the German S/S "Düsseldorf" which passed through the Panamá Canal on Monday, December 25th., has been transferred, while said ship was passing trough the Pedro Miquel locks, to the Gorgas Hospital, suffering from an acute attack of appendicitis.

I am informed that Mr. von Appen is now being detained at the Quarantine Station in Balboa C. Z.

In view of this fact I would highly appreciate if you would be kind enough to inform me regarding the following points:

1. What are the legal reasons for Mr. von Appen's apprehension and in what capacity he is detained at the Quarantine Station.
2. At whose disposition Mr. von Appen is hold at the Quarantine Station.
3. To whose account are the expenses — which have been or may be incurred in — to be charged.
4. What decision will be taken with regards to this German passenger and on what legal base that decision will be founded.

If it should be the case that Mr. von Appen's detention is due to his failure to present the necessary documents which he should have been carrying on his person at the time of his landing, I take pleasure in informing you that this Consulate is in a position to issue any and all documents necessary for his complete identification. Inasmuch as Mr. von Appen's former passport was issued by this Consulate, a duplicate can be issued if that should be found necessary.

510.

Protestnote des deutschen Geschäftsträgers in Washington vom 23. Januar 1940 an den amerikanischen Staatssekretär gegen die Auslieferung eines Fahrgastes der „Düsseldorf" an das britische Konsulat in Cristobal (Panamakanal-Zone)[3]).

Eurer Exzellenz beehre ich mich, namens meiner Regierung folgendes mitzuteilen:

In der ersten Hälfte des Dezember des abgelaufenen Jahres wurde das deutsche Fracht-Motorschiff „Düsseldorf" innerhalb der chilenischen Dreimeilenzone vor Punte Calera vom britischen Kreuzer „Despatch", der das deutsche Schiff zwei Tage verfolgt hatte, aufgebracht. Das Schiff wurde mit einer britischen Prisen-Besatzung versehen und fuhr unter Kommando dieser Besatzung mit der deutschen Mannschaft an Bord nach Panama. Am 25. und 26. Dezember passierte die „Düsseldorf" mit der britischen Prisenbesatzung und unter britischer Kriegs- sowie reichsdeutscher Flagge den Panamakanal in der Richtung vom Pazifischen nach dem Atlantischen

[1]) Nach amtlicher Mitteilung vom 13. Januar 1940.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0411

Ozean. Sowohl der deutsche Konsul in Balboa als auch der deutsche Konsul in Colón unternahmen seinerzeit sogleich bei den Kanalbehörden Schritte, um die Weiterfahrt des deutschen Schiffes aus dem amerikanischen Hoheitsgebiet hinaus zu verhindern. Sie protestierten bei den Kanalbehörden förmlich gegen die Durchfahrt und forderten, daß das Schiff in Cristobal angehalten und seinem rechtmäßigen Eigentümer zurückgegeben werde. Nichtsdestoweniger verließ die „Düsseldorf" die amerikanischen Hoheitsgewässer unbehindert am Vormittag des 26. Dezember.

Während der Durchfahrt durch den Panamakanal, und zwar in der Kanalschleuse Pedro Miguel, wurde der Reichsdeutsche Hans von Appen, der an einer Blinddarmreizung zu leiden glaubte, an Land gesetzt. Soweit hier bekanntgeworden ist, wurde er zunächst in der USA-Quarantänestation in Balboa festgehalten. Auf seinen Wunsch wurde Herr von Appen alsdann nach Panama geschafft, um dort im Santo-Tomas-Hospital näher ärztlich untersucht zu werden. Nach dieser Untersuchung wurde er von Panama an die amerikanischen Kanalbehörden wieder ausgeliefert, in deren Gewahrsam er erneut genommen wurde. Herr von Appen hatte vor Ausbruch des Krieges seinen Wohnsitz in Cedula, Panama, gehabt.

Nach einer Pressemeldung aus Cristobal vom 21. Januar, deren Richtigkeit ich unterstellen zu können glaube, ist Herr von Appen angeblich auf Grund einer Entscheidung des Department of State am Abend des 20. Januar unter amerikanischer Bewachung gegen seinen Willen an den britischen Vizekonsul in Cristobal ausgeliefert worden. Bewaffnete britische Marinesoldaten haben Herrn von Appen alsdann an Bord des kanadischen Zerstörers „Assiniboine" geschafft, der am 20. Januar zu diesem Zweck Cristobal angelaufen hatte.

Es ergibt sich hiernach, daß amerikanische Behörden einen reichsdeutschen Zivilisten an eine im Kriege befindliche Macht ausgeliefert haben, der sich rechtmäßig an Bord eines deutschen Handelsschiffes befand und nach dessen völkerrechtswidriger Inbesitznahme durch eine britische Prisenbesatzung unter Angabe einer Erkrankung aus der Gewalt der britischen Besatzung entkommen war und in amerikanischem, also neutralem Hoheitsgebiet Zuflucht gefunden hatte.

Darüber hinaus muß auf Grund der vorliegenden Meldungen festgestellt werden, daß diese reichsdeutsche Zivilperson, nachdem ihr von den amerikanischen Kanalbehörden gestattet worden war, sich in ein anderes neutrales Land, Panama, zu begeben, wieder an die amerikanischen Kanalbehörden zurückgeliefert und von diesen alsdann erneut in Gewahrsam gehalten wurde.

Nach den Regeln des Völkerrechts wird die Mannschaft eines dem feindlichen Staate weggenommenen Kauffahrteischiffes nicht zu Kriegsgefangenen gemacht, sofern die Besatzungsmitglieder sich unter Bekräftigung mit einem förmlichen schriftlichen Versprechen verpflichten, während der Dauer der Feindseligkeiten keinen Dienst zu übernehmen, der mit dem Kriegsunternehmen in Zusammenhang steht. Aber selbst wenn solche Besatzungsmitglieder als Kriegsgefangene anzusehen sind, so gilt für sie der Rechtssatz, daß sie bei Entweichen auf neutralen Boden von der neutralen Macht in Freiheit gelassen werden, dabei zwar gewissen Beschränkungen unterworfen, bestimmt aber nicht an die Feindmacht ausgeliefert werden dürfen. Das ist indessen im vorliegenden Fall nach den hier bekanntgewordenen Meldungen geschehen. Wie ein Kriegsgefangener aus der Gewalt der Feindmacht in das neutrale Asyl gelangt ist und mit was für Mitteln er das erreicht hat, ist hierfür ohne Bedeutung. Nachdem Herr von Appen neutralen Boden betreten hatte, hatte er, selbst wenn er als Kriegsgefangener behandelt wurde, nach den anerkannten Regeln des Völkerrechts den Anspruch auf das neutrale Asylrecht.

Euerer Exzellenz wäre ich dankbar, wenn ich über die näheren Umstände der Auslieferung des Herrn von Appen an die britischen Behörden und über die Gründe, die zu der in der Presse gemeldeten Entscheidung des Department of State geführt haben, möglichst umfassende Auskunft erhalten würde, die ich meiner Regierung unterbreiten kann. Sollte die Auslieferung des Herrn von Appen an die britischen Behörden durch die amerikanischen Kanalbehörden in der von der Presse gemeldeten Form stattgefunden haben, so sehe ich mich schon jetzt genötigt, gegen die von der amerikanischen Regierung angeordnete Auslieferung des Herrn von Appen an die britischen Behörden nachdrücklich Verwahrung einzulegen.

511.

Note des deutschen Geschäftsträgers in Washington vom 25. Januar 1940 an den amerikanischen Staatssekretär betreffend die Auslieferung des Fahrgastes der „Düsseldorf"[1]).

Eurer Exzellenz beehre ich mich im Auftrage meiner Regierung und im Anschluß an meine Note vom 23. Januar folgendes mitzuteilen:

Die deutsche Gesandtschaft in Panama hat in einer Meldung an das Auswärtige Amt in Berlin den in meiner Note vom 23. Januar geschilderten Tatbestand hinsichtlich der Auslieferung des Reichsdeutschen Hans von Appen durch die amerikanischen Behörden an den britischen Vizekonsul in Cristobal bestätigt. Meine Regierung hat mich demgemäß beauftragt, die Forderung zu erheben, daß die sofortige Freilassung des Herrn von Appen durch die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika veranlaßt wird, da Herr von Appen in der Kanalzone auf amerikanisches, also neutrales Gebiet gelangt war und seine Auslieferung durch die Asylmacht an die Feindmacht nach völkerrechtlichen Grundsätzen daher jeder Rechtsgrundlage entbehrt.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0412

512.

Antwortnote des amerikanischen Staatssekretärs vom 3. Februar 1940 an den deutschen Geschäftsträger in Washington auf dessen Noten vom 23. und 25. Januar 1940[1]).

I have received your notes of January 23 and January 25, 1940, concerning the surrender to the British authorities of Mr. Hans von Appen, who was a member of the crew of the German motor vessel "Duesseldorf" when she was captured by the British cruiser "Despatch" and who, upon the passage of the "Duesseldorf" through the Panama Canal, gained temporary admission to the jurisdiction of the United States. I note that your Government has instructed you to request that the immediate release of Mr. von Appen be effected by this Government because, as stated by you, he "had reached American, that is neutral, territory in the Canal Zone and consequently his surrender to the hostile power by the power granting asylum is without any legal justification, according to international principles".

As you are doubtless aware, Mr. von Appen gained admission to the jurisdiction of the United States and subsequently to the jurisdiction of Panama on a false representation that his physical condition was such as to require immediate medical, and probably surgical, attention. Humanitarian considerations based upon such false representations led the authorities of the Panama Canal Zone and, in turn, the authorities of Panama to admit him into their respective jurisdictions temporarily for such medical attention. It was found by the attending physicians, however, that his physical condition was not particularly abnormal and that no surgical, even if medical, attention was necessary. During his physical examinations, which were brought about under these circumstances, the "Duesseldorf" passed beyond the jurisdiction of the United States. The Panamanian authorities are understood to have declined to permit him to remain within Panamanian territory and he was therefore sent back to the jurisdiction of the United States in the Panama Canal Zone. Inasmuch, however, as he had not gained admittance into American jurisdiction in accordance with the laws of the United States and had not, as you state, "escaped to neutral soil", but, on the contrary, had been voluntarily and temporarily removed from the vessel, purely as a humanitarian measure, pursuant to an arrangement between the British authorities, under whose jurisdiction he was brought into the Canal Zone, and the local authorities, there appeared to remain but one proper course of action on the part of this Government, namely, to surrender him back to the jurisdiction from which he had obtained his temporary release by means of false representations, and allegedly for reasons of health.

It is believed that the German Government will, upon further consideration of these facts, concur in the conclusion of this Government that its action in the matter was entirely proper.

513.

Erlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 26. April 1940 an die deutsche Botschaft in Washington und die deutsche Gesandtschaft in Panama betreffend die Auslieferung des Fahrgastes der „Düsseldorf"[2]).

Auf Grund der hier jetzt vorliegenden Berichte der Botschaft in Washington und der Gesandtschaft in Panama betreffend den Fall von Appen, kann zu der Angelegenheit folgendes festgestellt werden:

Appen, der vorgab, an einer Blinddarmentzündung zu leiden, wurde am 25. Dezember 1939 von der britischen Prisenbesatzung des deutschen MS. „Düsseldorf" bei der Durchfahrt durch den Panamakanal in Pedro Miguel an Land gesetzt und zunächst in das Gorgas-Hospital in der Kanalzone geschafft. Er äußerte noch am gleichen Tage den Wunsch, in ein Krankenhaus auf dem Gebiet der Republik Panama gebracht zu werden. Der Chef des Sanitätswesens der Kanalzone, Oberst Stayer, teilte diesen Wunsch Appens am 25. Dezember dem Staatssekretär des Innern und der Justiz der Republik Panama telephonisch mit. Es wurde zwischen Stayer und dem Staatssekretär vereinbart, daß Appen nach der ärztlichen Behandlung wieder in die Kanalzone zurückgebracht werden sollte. Wie der Staatssekretär in seinem Schreiben an den Außenminister von Panama (mitgeteilt in der Note an den deutschen Geschäftsträger in Panama vom 8. Februar 1940) ausführt, erklärte Oberst Stayer bei diesem Telephongespräch, daß Appen nach Rücküberstellung an die Behörden der Kanalzone von diesen den englischen Behörden wieder ausgeliefert werden würde. Zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form die amerikanischen Behörden der Kanalzone mit den englischen Stellen, d. h. dem englischen Prisenkommandanten der „Düsseldorf" oder den Konsularbehörden in der Kanalzone, Abmachungen über die Wiederauslieferung Appens getroffen haben, läßt sich im einzelnen nicht feststellen; offensichtlich ist dies bereits vor der Rücksprache zwischen Oberst Stayer und dem Staatssekretär des Innern und der Justiz von Panama geschehen. In der Note des Department of State vom 3. 2. 1940 heißt es hierzu, daß Appen "had been voluntarily and temporarily removed from the vessel, purely as a humanitarian measure, pursant to an arrangement between the British authorities, under whose jurisdiction he was brought into the Canal Zone, and the local authorities".

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0413

Appen wurde am 25. Dezember in das auf dem Gebiet der Republik Panama liegende „Panama-Hospital" überführt. Die Untersuchung Appens in diesem Krankenhaus wurde durch den Chef des Sanitätswesens der Kanalzone, Oberst Stayer, überwacht. Die Behörden der Kanalzone teilten ihrerseits dem Staatssekretär des Innern und der Justiz von Panama mit, daß Appen keiner ärztlichen Behandlung bedürfe. Die Behörden von Panama brachten hierauf Appen gegen seinen Willen am 26. Dezember 1939 in die Kanalzone zurück und übergaben ihn den amerikanischen Behörden in Balboa. Appen wurde von den Amerikanern in der Quarantänestation in Balboa festgehalten und am 20. Januar 1940 der englischen Konsularbehörde in Cristobal ausgeliefert, die ihn an Bord des kanadischen Zerstörers „Assiniboine" bringen ließ. Appen befindet sich jetzt in einem englischen Gefangenenlager auf Jamaika.

Sowohl die Vereinigten Staaten wie Panama haben durch ihr Verhalten im Fall Appen ihre Neutralitätspflicht verletzt, denn sie haben die englischen Stellen bewußt dabei unterstützt, den Zustand der Kriegsgefangenschaft des auf amerikanisches und panamenisches Gebiet gelangten Appen aufrechtzuerhalten und wiederherzustellen. Sie haben dadurch einseitig eine kriegführende Partei begünstigt. Mit Rücksicht hierauf ist das gegenüber den dortigen Vorstellungen von der amerikanischen und der panamenischen Regierung geltend gemachte Argument, Appen sei bei seinem Aufenthalt auf amerikanischem und panamenischem Gebiet nicht als „entwichener" oder „flüchtiger" Kriegsgefangener anzusehen gewesen, unbeachtlich.

Es wird gebeten, diesen Standpunkt bei sich bietender Gelegenheit gegenüber der dortigen Regierung erneut in geeigneter Weise zu betonen und darf hinzuweisen, daß wir unsere Forderung, Appen müsse von der englischen Regierung freigelassen werden, aufrechterhalten.

H1572-0414

H1572-0415

III. Hilfsschiffe

1. Allgemeines

514.

Note der deutschen Botschaft in Buenos Aires vom 15. April 1940 an das argentinische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten gegen den argentinischen Antrag in der Panamerikanischen Neutralitätskommission auf Aufenthaltsbeschränkung der Handelsschiffe der Kriegführenden in den Häfen der amerikanischen Republiken[1]).

Die deutsche Botschaft hat die Ehre, sich in folgender Angelegenheit an das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten und Kultus der argentinischen Republik zu wenden:

Wie die deutsche Regierung erfahren hat, ist bei der in Rio de Janeiro tagenden Panamerikanischen Neutralitätskommission ein Antrag eingebracht worden, durch den ein Beschluß der beteiligten amerikanischen Staaten herbeigeführt werden soll, wonach die Bewegungsfreiheit der Handelsschiffe kriegführender Mächte, die sich in den Häfen der betreffenden Länder befinden, in bestimmter Weise beschränkt werden soll.

Im Auftrage der Reichsregierung beehrt sich diese Botschaft, der argentinischen Regierung zu dem damit berührten Fragenkomplex folgendes zur Kenntnis zu bringen:

Das Völkergewohnheitsrecht sowie auch das Genfer Seehafenstatut von 1923 gestatten Beschränkungen des Auslaufens von Schiffen durch Anordnungen des betreffenden Staates nur, falls ernste Ereignisse vorliegen, welche die Sicherheit dieses Staates oder seine Lebensinteressen gefährden. Im Zusammenhang mit dem Aufenthalt deutscher Handelsschiffe in amerikanischen Häfen kann von ernsten Ereignissen der genannten Art keine Rede sein. Im übrigen gewähren die Handelsverträge, die Deutschland mit den amerikanischen Staaten abgeschlossen hat, den Handelsschiffen beider vertragschließenden Teile die unbeschränkte Reklamation der freien Ausfahrt aus den beiderseitigen Häfen. Auch die von der Panamakonferenz aufgestellten Neutralitätsregeln ermächtigen die amerikanischen Staaten nur zur Bewachung der Handelsschiffe kriegführender Mächte, die in ihren Häfen Zuflucht suchen, nicht aber zur Beschränkung der Bewegungsfreiheit derselben.

Der zwischen den kriegführenden Mächten bestehende Kriegszustand ändert nichts an den vertraglichen und gewohnheitsrechtlichen Pflichten der amerikanischen Staaten zur Aufrechterhaltung und Anwendung des Grundsatzes der Freiheit der Handelsschiffahrt. In diesem Zusammenhang ist besonders auf das panamerikanische See-Neutralitätsabkommen von 1928 zu verweisen, dessen Präambel die beteiligten amerikanischen Staaten verpflichtet, stets die Freiheit des Handels zu achten und dessen Art. 12 e contrario das Prinzip festlegt, daß Handelsschiffe, die Handelszwecken dienen, in bezug auf ihren Aufenthalt Kriegsschiffen nicht gleichgestellt werden dürfen.

In Kriegszeiten haben die kriegführenden Mächte allerdings das Recht, den Handelsverkehr zwischen den Häfen neutraler und kriegführender Länder zu kontrollieren und auch zu beschränken; dieses Recht steht den neutralen Mächten jedoch nicht zu. In den Meeren, in denen sich starke Seestreitkräfte einer kriegführenden Macht befinden, müssen Handelsschiffe der gegnerischen kriegführenden Macht oft längere Zeit in neutralen Häfen verweilen. Benutzt die betreffende neutrale Regierung diese Verzögerung der Reise des Handelsschiffes, um den friedlichen Handel des einen Kriegführenden zu erschweren oder zu vernichten, so unterstützt sie damit den andren Kriegführenden und macht sich eines schweren Neutralitätsbruchs schuldig.

Die Reichsregierung würde daher in einer Regelung, die dem eingangs erwähnten, bei der Panamerikanischen Neutralitätskommission in Rio de Janeiro eingebrachten Antrage entspricht, eine unzweifelhafte Völkerrechtswidrigkeit erblicken und gegebenenfalls gegen diese Regelung und ihre Folgen schärfsten Protest erheben.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0416

515.

Antwortnote des argentinischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 22. April 1940 an die deutsche Botschaft in Buenos Aires auf deren Note vom 15. April 1940[1]).

(Übersetzung.)

Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten bestätigt der deutschen Botschaft den Empfang der Verbalnote vom 15. d. M. und nimmt gebührend Kenntnis von den Gründen, unter denen die Reichsregierung ihren Protest für begründet halten würde, falls das Interamerikanische Neutralitätskomitee einen Antrag bezüglich des Aufenthalts von Handelsschiffen unter kriegführender Flagge in neutralen Häfen annehmen sollte, von welchem dieses Ministerium allerdings offiziell keine Kenntnis hat.

2. Einzelfälle

a) „Altmark"

516.

Protestnote des deutschen Gesandten in Oslo vom 17. Februar 1940 an das norwegische Außenministerium gegen den Angriff des britischen Zerstörers „Cossack" auf den deutschen Dampfer „Altmark" in norwegischen Hoheitsgewässern[2]).

Ich protestiere allerschärfstens gegen die Vergewaltigung des deutschen Dampfers „Altmark" durch den englischen Zerstörer „Cossack" im innersten Jössingfjord, also innerhalb norwegischen Hoheitsgebiets, wobei deutsche Tote und Verwundete zu beklagen sind. Ich lege allerschärfste Verwahrung ein gegen die unerhörte Verletzung des Völkerrechts in norwegischen Küstengewässern und dagegen, daß die norwegische Regierung unserem Schiff „Altmark" keinen genügenden Schutz gewährt hat. Die Völkerrechtsverletzung findet nur noch in der Beschießung von Kopenhagen im Jahre 1807 eine Parallele. Sie ist in der Weltgeschichte einzig dastehend, und ich muß, unter Vorbehalt weiterer Forderungen meiner Regierung, darauf bestehen, daß der frühere Zustand auf dem Dampfer „Altmark", soweit dies nach den eingetretenen Verlusten möglich ist, sofort wiederhergestellt, der entstandene Schaden wiedergutgemacht wird und gegen den Täter alle verfügbaren Kräfte eingesetzt werden.

Ich muß darauf aufmerksam machen, daß es sich um die allerernsteste Situation handelt, die die schärfsten Konsequenzen nach sich ziehen kann.

517.

Note der norwegischen Gesandtschaft in Berlin vom 17. Februar 1940 an das deutsche Auswärtige Amt betreffend den Protestschritt der norwegischen Gesandtschaft in London bei der britischen Regierung gegen den britischen Angriff auf die „Altmark" in norwegischen Hoheitsgewässern[3]).

Die Königlich Norwegische Gesandtschaft beehrt sich auftragsgemäß dem Auswärtigen Amt folgendes mitzuteilen:

Am 16. Februar nachmittags befand sich der deutsche Dampfer „Altmark" unter Begleitung von einem norwegischen Torpedoboot auf norwegischem Seeterritorium. Um 16.30 Uhr versuchten zwei englische Jäger durch Warnungsschüsse „Altmark" in der Nähe von Foksteinene zu stoppen. Das norwegische Torpedoboot legte Protest ein gegen das Auftreten der Jäger. „Altmark" ging in den Jössingfjord hinein. Die Jäger folgten nach und legten sich in die Fjordmündung. Nach neuem Protest von dem norwegischen Torpedoboot zog sich die britische Flottille,

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.
[3]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0417

die sich jetzt auf einen Kreuzer und fünf Jäger vergrößert hatte, außerhalb der Drei-Meilen-Grenze weg. Eine Zeit nachher ging einer von den Jägern wieder in das Seeterritorium dicht am Land ein und benutzte Scheinwerfer. Um 23 Uhr ging der englische Kreuzer in den Fjord hinein und enterte die „Altmark". Es entstand ein Kampf, in dem mehrere Deutsche angegeben sind, getötet und verwundet geworden zu sein. Angeblich 400 britische Bürger an Bord der „Altmark" wurden an Bord der britischen Schiffe geführt, wonach diese hinausfuhren. Die norwegischen Wachtschiffe, und zwar zwei kleine Torpedoboote, konnten, abgesehen von energischem Protest, gegenüber der englischen Übermacht nichts ausrichten.

Die norwegische Gesandtschaft in London ist telegraphisch beauftragt worden, ernsten Protest einzulegen gegen diese grobe Kränkung des norwegischen Seeterritoriums, die starke Indignation hervorgerufen hat, da sie weit hinein in einem norwegischen Fjord stattgefunden hat und somit nicht auf einen Irrtum oder auf einen Meinungsunterschied betreffs der Seegrenze zurückgeführt werden kann. Die norwegische Gesandtschaft in London ist beauftragt worden zu verlangen, daß die britische Marine instruiert werde, künftig das norwegische Seeterritorium zu respektieren und hinzuzufügen, daß die norwegische Regierung von der britischen Regierung erwartet, daß sie die Gefangenen an die norwegische Regierung ausliefert und Schadensersatz sowie Genugtuung gewährt.

518.

Verlautbarung des britischen Auswärtigen Amts vom 18. Februar 1940 über den britischen Beschwerdeschritt betreffend die Untersuchung der „Altmark" durch die norwegischen Behörden[1]).

Lord Halifax yesterday lodged a complaint with the Norwegian Minister against the failure of the Norwegian authorities to establish the presence of between three hundred or four hundred British prisoners on board the "Altmark" when she was searched at Bergen. The Norwegian Minister was asked to obtain urgently an explanation of the circumstances which have given rise to this complaint. He was informed that it appeared to H. M. Government that the Norwegian Government had in this matter failed in their duty as a neutral, and H. M. Government felt that the case against this particular ship was such that they were justified in pressing that the "Altmark" should be interned.

519.

Note der britischen Regierung vom 18. Februar 1940 an die norwegische Regierung betreffend die Untersuchung der „Altmark" in den norwegischen Hoheitsgewässern[2]).

His Majesty's Government would be grateful for full particulars as to how this search was conducted and what facts were discovered.

Reports received by his Majesty's Government indicated that the examination had been perfunctory, as shown by the fact that no prisoners had been discovered.

So far as the facts were at present known to his Majesty's Government it appeared to them that the Norwegian Government had failed in their duty as neutrals.

If they had in fact found British prisoners on board, what would they have done with them? Either they would have released them or would at any rate have held them pending full examination of the position.

His Majesty's Government felt therefore that they had every right to complain of the inaction of the Norwegian Government.

As stated above, 300 British had been kept for weeks and months in close confinement, and if these prisoners had found their way to a camp in Germany the Norwegian Government would have been responsible for the fate of these men.

Meanwhile the case against the ship itself was such that his Majesty's Government were justified in pressing that the "Altmark" should be interned.

It was notorious that the "Altmark" had participated in depredations of the "Graf Spee", to which she had been acting as an auxiliary.

We had the best of reasons, confirmed by the British subjects taken off the "Graf Spee", and previously imprisoned in the "Altmark", for knowing that there were some 300 or 400 British subjects aboard who had for long been living under intolerable conditions.

The "Altmark" was also credibly believed to possess offensive armaments.

The record of this ship must have been well known to the Norwegian Government, and in the view of H. M. Government it was incumbent on the Norwegian authorities when she entered Bergen and requested passage through Norwegian territorial waters to subject her to a most careful search.

[1]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 19. Februar 1940.
[2]) „The Times" vom 19. Februar 1940.

H1572-0418

520.

Erklärung des norwegischen Außenministers vom 19. Februar 1940 im norwegischen Storting über den „Altmark"-Fall[1]).

(Übersetzung.)

Ich wünsche dem Storting eine Sache vorzulegen, welche die Sinne unseres Volkes sehr aufgerührt hat und sein Interesse weit über unser Land hinaus gefunden hat. Das, was in der Nacht zwischen Freitag und Sonnabend geschah, war, daß englische Kriegsschiffe sich einer groben Verletzung unserer norwegischen Hoheitsgewässer, der norwegischen Neutralität und der norwegischen Souveränität schuldig gemacht haben. Die Zeitungen haben in der Hauptsache mitgeteilt, was vorgegangen ist. Englische Torpedobootszerstörer gingen im norwegischen Jössingfjord mit Waffenmacht auf ein deutsches Schiff namens „Altmark" los, welches sich auf dem Wege innerhalb norwegischer Hoheitsgewässer befand. Dieses deutsche Schiff war eines jener Schiffe, die in Deutschland Reichsdienstschiffe genannt werden, ein Staatsschiff, welches in die Dienste der deutschen Kriegsmarine eingesetzt ist. Es mußte auf diese Weise nach dem Völkerrecht als Kriegsschiff und nicht als Handelsschiff angesehen werden. Es hatte, wie wir wissen, für den Kreuzer „Admiral Graf Spee" eine Zeitlang im südlichen Atlantik Dienste geleistet und versuchte alsdann, den Engländern zu entkommen. Die „Altmark" tauchte auf norwegischem Seegebiet zum erstenmal nördlich in der Frosee im Drontheimfjord am 14. Februar auf. Am gleichen Tage wurde es von dem norwegischen Kriegsschiff Torpedoboot „Trygg" angetroffen. Der Führer dieses norwegischen Schiffes forderte eine Durchsuchung der „Altmark", was ihr Kapitän auch gestattete. Nun muß man aber hinzufügen, daß die „Altmark" die Staatsdienstflagge führte und damit zu der Klasse der Kriegsschiffe gerechnet werden muß. Nach den Regeln des Völkerrechts war es daher von der Visitationspflicht befreit, und dem Offizier stand bloß das Recht zu, festzustellen, ob das Schiff das war, als welches es sich ausgab. Dies konnte er aus den vorgelegten Schiffspapieren ersehen, und mehr hatte er auch nicht Recht, an Bord vorzunehmen. Ihm wurde erklärt, daß das Schiff mit Flakgeschützen bestückt war, und dies entsprach auch den vorgelegten Papieren. Trotzdem glaubte das Marinekommando in Bergen, daß nicht alles so war, wie es die „Altmark" erklärte, und als dieses Schiff so weit südlich gekommen war und die Nordgrenze der militärischen Zone von Bergen erreichte, die hundert nautische Meilen nördlich von Bergen liegt, kam ein neues norwegisches Schiff hinzu und forderte erneut eine Durchsuchung der „Altmark". Dies schlug nun der Kapitän der „Altmark" mit vollem Recht ab, und die Forderung wurde fallengelassen. Das war am 15. Februar. Nachdem die „Altmark" auf diese Weise angehalten war, wurde festgestellt, daß es seine Funkstation gebraucht hatte. Das ist für Ausländer auf norwegischem Gebiet verboten, und die „Altmark" wurde deswegen sofort verwarnt. Der Kapitän bat um Entschuldigung und erklärte, daß er von diesem Verbot keine Kenntnis hatte. Später haben wir auch nicht feststellen können, daß er seinen Sender fernerhin gebrauchte. Den 16. Februar war die „Altmark" vor Jaerensküste, und wir hörten, daß englische Flugzeuge in der Nähe waren, vielleicht innerhalb der norwegischen Hoheitsgrenze. Aber das können wir mit Gewißheit nicht feststellen. Dies waren wohl jene Flieger, die an die britische Flottenabteilung in der Nordsee die Mitteilung gegeben hatten, wo sich die „Altmark" befand, und sicherlich wußten die Engländer über die „Altmark" besser Bescheid als wir; denn sie wußten, was wir Norweger nicht ahnten, nämlich, daß die „Altmark" viele englische Gefangene an Bord hatte. Als das Schiff in die Nähe von Sogndal kam, war eine kleine englische Flottille zur Stelle. Es waren fünf gewöhnliche englische Zerstörer und ein Zerstörer einer besonders großen Type (Super-destroyer). Ein norwegisches Torpedoboot folgte der „Altmark", und ein anderes kam am Nachmittag hinzu. Einige der britischen Zerstörer drangen in das norwegische Hoheitsgebiet ein und versuchten, an Bord der „Altmark" eine Prisenmannschaft zu entsenden. Gegen dieses Vorhaben protestierte jedoch der oberste norwegische Offizier, und die Zerstörer verließen wieder das Hoheitsgebiet. Gegen Abend kamen sie trotzdem wieder. Der norwegische Torpedobootkommandant protestierte aufs neue. Aber er bekam zur Antwort, daß die Engländer von ihrer Regierung den Befehl erhalten hätten, die englischen Gefangenen auf der „Altmark" zu befreien, wie sehr auch die norwegische Regierung dagegen protestieren sollte. Die „Altmark" lief in den Jössingfjord ein. Die beiden englischen Zerstörer folgten ihr, jedoch unter ihnen der größte, und legten bei der „Altmark" bei. Eine englische Mannschaft enterte das deutsche Schiff. Es kam zu einem Kampf und Schießereien auf der „Altmark". Die Deutschen waren bald überwältigt und flüchteten über das Eis an Land. Sieben Deutsche wurden getötet oder so schwer verwundet, daß sie an ihrer Verwundung starben. Ein Engländer wurde erschossen. Die Engländer nahmen alle Gefangenen, welche sich an Bord der „Altmark" befanden, etwa drei- bis vierhundert Mann, auf ihr Schiff über. Die „Altmark" trat auf Grund. Es ist klar, daß ein solcher Überfall innerhalb der norwegischen Hoheitsgrenze die norwegische Regierung aufschrecken mußte, und sofort am nächsten Morgen protestierte sie so stark, wie es ein solches ungesetzliches und völkerrechtswidriges Vorgehen erforderlich machte. Bereits am selben Morgen kam von dem deutschen Gesandten ein Protest. Dieser protestierte gegen die englische Neutralitätsverletzung und sagte außerdem, daß die norwegische Regierung den deutschen Schiffen nicht genug Hilfe habe zuteil werden lassen. Dazu ist nichts anderes zu sagen, als auf die große Übermacht hinzuweisen, welche die norwegischen Kriegsschiffe sich gegenüber hatten. — Zwei kleine Torpedoboote gegen sechs große Zerstörer, von denen einer der größte seiner Klasse war. Es würde aller militärischen Gewohnheit widerstreiten, den Kampf gegen eine solche Übermacht aufzunehmen; es hätte nichts genutzt und wäre der reine Nonsens gewesen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0419

Es war der Premierminister, welcher diese Sache im Namen der Regierung behandeln mußte. Ich selbst war bereits am Freitagabend abgereist. Es war ein Versprechen, welches ich halten mußte. Aber ich muß sagen, daß ich nicht eher abreiste, als bis ich die Meldung bekam, daß sich die englischen Zerstörer vor dem norwegischen Protest gebeugt und das norwegische Hoheitsgebiet verlassen hatten. — Sie hatten gesagt, sie wollten dort auf die „Altmark" warten. Erst nachdem ich abgereist war, machten die Zerstörer kehrt und überfielen das deutsche Schiff, wie ich es bereits mitgeteilt habe. Ich war nicht so weit entfernt, als daß ich nicht durch das Telephon mit dem Außenministerium in Verbindung bleiben konnte, und was beschlossen wurde, geschah mit meiner Billigung.

Das einzige, was gemacht wurde, war, daß der Premierminister den englischen Gesandten in Oslo zu sich rief und ihm mitteilte, was im voraus festgelegt worden war: „Ich habe Sie zu mir gerufen, um meinen Ausdruck der stärksten Entrüstung und Indignation auszusprechen, die wir über die grobe Verletzung des norwegischen Hoheitsgebietes, welche heute nacht stattgefunden hat, haben, eine Verletzung, die nicht dadurch entschuldigt werden kann, daß man irgendetwas der norwegischen Regierung zur Last legen könnte. Unsere Gesandtschaft in London ist instruiert worden, sofort einen kräftigen Protest zu überreichen. Aber ich bitte Sie außerdem, Ihrer Regierung mitteilen zu wollen, daß wir uns ein solches Auftreten von der englischen Marine gegenüber einem freundlich gesinnten Land nicht vorstellen konnten. Wir zweifeln nicht daran, daß die englische Regierung sofort uns volle Genugtuung leisten wird."

Der englische Gesandte versuchte eine Art Verteidigung oder Entschuldigung für das englische Vorgehen und erwähnte, daß die „Altmark" unerlaubt ihren Radiosender auf norwegischem Gebiet gebraucht hätte, und meinte, daß wir aus diesem Grunde das Schiff hätten festhalten müssen. Aber es ist vollkommen unbillig, daß eine Gesetzesübertretung dieser Art den Anlaß zu einem so harten Vorgehen geben sollte, am allerwenigsten nachdem der Kapitän sich sofort den norwegischen Gesetzen gefügt hatte. Außerdem sagte der englische Gesandte, daß die „Altmark" Gefangene an Bord hatte und dies Grund gegeben hätte, das Schiff anzuhalten. Dazu ist aber zu sagen, daß das Schiff in jedem Falle das Recht hatte, durch norwegisches Gebiet zu passieren. Dasselbe hatte der norwegische Torpedobootskommandant dem englischen Zerstörerkapitän gesagt. Wenn die „Altmark" auch englische Gefangene an Bord hatte, so hat das den Engländern nicht das geringste Recht gegeben, auf norwegischem Gebiet sich selbst das Recht zu nehmen. Es gibt überhaupt kein Völkerrechtsgesetz, welches einer kriegführenden Macht verbietet, Gefangene durch neutrales Gebiet zu führen, solange sie selbst die freie Durchfahrt hat. Zuletzt kam der englische Gesandte mit der Bemerkung, daß Norwegen deutsche Unterseeboote auf norwegischem Gebiet hätte operieren und dort britische Handelsschiffe versenken lassen. Dieses ist eine Sache, welche ich bereits im Storting gelegentlich der Thronrede am 19. Januar erwähnt habe. Ich habe damals erklärt, daß wir nicht den geringsten Beweis dafür haben, daß die englischen Handelsschiffe oder irgendein anderes Schiff innerhalb der norwegischen Hoheitsgrenzen torpediert worden seien. Ich kann heute hinzufügen, daß wir soeben eine feierliche Erklärung vom 14. Februar von der deutschen Regierung erhalten haben, daß kein deutsches U-Boot zu der Zeit, als diese Schiffe torpediert worden sein sollen, in diesem Seegebiet zugegen war. Wir haben schon früher die englische Regierung gebeten, uns die Beweise zu geben, welche sie zu besitzen glaubt über diese Torpedierungen. Aber bis heute haben wir noch keine Antwort auf unser Ersuchen erhalten.

Die Unterredung, die der norwegische Ministerpräsident am Sonnabendvormittag mit dem englischen Gesandten hatte, schloß damit, daß er sagte: „Ich bitte Sie, Ihrer Regierung mitzuteilen, daß das, was heute nacht geschehen ist, uns und mich aufs tiefste verletzt hat, und es betrübt uns besonders, daß ein Land wie England, zu welchem wir immer im besten Verhältnis gestanden haben und mit dem wir immer in Freundschaft leben wollen, einen kleinen neutralen Staat so behandelt, wie es geschehen ist. Wir sind ein kleines Land und können keine militärische Macht hinter unsere Forderungen setzen, aber wir können gegen alle Übergriffe protestieren, und das haben wir auch getan. Und wir können auch eine Sache wie diese vor den Völkerbund bringen, so daß vor der ganzen Welt bekannt wird, was geschehen ist. Und wir können an die allgemeine Weltmeinung appellieren. Gegen alle Übergriffe gegen unsere Neutralität, die uns gemeldet worden sind, haben wir protestiert."

Schon bevor diese Unterredung stattfand, wurde dem norwegischen Gesandten in London eine genaue Instruktion geschickt, daß er den schärfsten Protest gegenüber der englischen Regierung aussprechen sollte. In dieser Instruktion heißt es: „Teilt dieses sofort der englischen Regierung mit und protestiert ernst gegen die grobe Verletzung des norwegischen Seegebietes, welche große Entrüstung hervorgerufen hat, weil der Übergriff tief in einem norwegischen Fjord geschah, so daß kein Versehen oder eine Meinungsverschiedenheit über den Verlauf der Seegrenze hätte in Frage kommen können. Verlangt, daß die Marine den Befehl bekommt, in Zukunft die norwegische Souveränität zu respektieren, und fügt hinzu, daß die norwegische Regierung erwarte, daß die englische Regierung die Gefangenen an die norwegische Regierung ausliefert und ihr Entschädigung und Genugtuung gewährt."

Der Gesandte in London hatte eine Unterredung mit dem Außenminister Lord Halifax am gleichen Tage. Das, was Halifax zu sagen hatte, war im großen und ganzen eine Klage darüber, daß die norwegische Regierung die Sache mit der „Altmark" nicht genau genug untersucht hätte und so auch nicht die englischen Gefangenen gefunden hätte. Lord Halifax war in dem Glauben, daß die „Altmark" Bergen angelaufen hätte, trotzdem das Schiff überhaupt nicht einen norwegischen Hafen angelaufen hat. Er wollte es auch so hinstellen, daß Norwegen seine Pflicht als neutraler Staat insofern nicht erfüllt hätte, als es die „Altmark" nicht gründlich durchsucht habe. Ich habe schon früher erwähnt, was das Völkerrecht über diesen Punkt sagt, so daß alle von selbst verstehen können, wie grundlos diese Klage ist. Halifax gestand zu, daß das norwegische Seegebiet „technisch verletzt" worden ist, aber er meinte, daß dies wenig oder nichts bedeute gegenüber der Tatsache, daß die Deutschen 300 bis 400 englische Gefangene in einem Zustand hielten, welchen man nicht einmal einem Hunde zumute.

H1572-0420

H1572-0421

517

520 S406

S407 [illegible]

Es scheint, daß die englische Regierung in diesem Falle glaubte, sich sowohl über die Rücksichten auf das gebräuchliche Völkerrecht als auch auf die Rücksicht einem kleinen Staat gegenüber, der in diesem Kriege nichts anderes wünscht als sich neutral zu halten, hinwegsetzen kann.

Die norwegische Regierung ist zu jeder Zeit bestrebt, ihre Neutralitätspflichten mit peinlicher Genauigkeit einzuhalten, und sie hat in gleicher Weise auch gegen alle anderen Neutralitätsverletzungen, von welcher Seite sie auch kamen, protestiert. Die Regierung ist der Auffassung, daß, wenn die englische Regierung genauer über den Fall nachgedacht hätte, diese zugeben müsse, daß die besagte Handlung in offenem Widerspruch zu den Prinzipien steht, welche sie selbst so oft feierlich verkündet hat. Norwegen ist ein kleiner Staat, welcher sein Recht nicht auf Macht aufbauen kann, glaubt aber, daß die Großmächte ihre Ehre daransetzen, die Rechte der kleinen Staaten in gleicher Weise zu achten wie die der großen. Norwegen will es daher nicht unterlassen, seine Stimme zur Verteidigung dieses Rechtes zu erheben, und erwartet, daß die Welt ihm recht geben wird, wie dies bisher in anderen Fällen zutraf. Norwegen kann, wenn es verlangt wird, diese Angelegenheit vor dem Völkerbund verteidigen oder auch vor jedem anderen gewünschten Gericht. In jedem Fall fühlen wir uns sicher, daß die Neutralitätsverletzung, der wir ausgesetzt waren, in der Volksmeinung aller Länder ihr richtiges Urteil finden wird.

521.

Erklärung des britischen Premierministers vom 20. Februar 1940 im House of Commons über die norwegischen Neutralitätspflichten bei der Durchfahrt der „Altmark" durch die norwegischen Hoheitsgewässer[1]).

I find it difficult in these circumstances to resist the conclusion that the Norwegian authorities have displayed complete indifference as to the use which might be made of their territorial waters by the German Fleet. Even if such indifference was due to German pressure, it is nevertheless, in the view of His Majesty's Government, inconsistent with the active and impartial exercise of the duty of a neutral towards ourselves as belligerents. According to the views expressed by Professor Koht, the Norwegian Government see no objection to the use of Norwegian territorial waters for hundreds of miles by a German warship for the purpose of escaping capture on the high seas and of conveying British prisoners to a German prison camp. Such a doctrine is at variance with international law as His Majesty's Government understand it. It would in their view legalise the abuse by German warships of neutral waters and create a position which His Majesty's Government could in no circumstances accept.

522.

Erklärung des norwegischen Außenministers vom 21. Februar 1940 gegenüber dem Norsk Telegrammbyraa zur Erklärung des britischen Premierministers im House of Commons vom 20. Februar 1940[2]).

(Übersetzung.)

Zuerst ist zu der Theorie, die Staatsminister Chamberlain jetzt über die Durchfahrt von Kriegsschiffen durch neutrale Hoheitsgewässer aufstellt, zu sagen, daß die norwegische Regierung in dem Glauben war, sie wäre in allergenauester Übereinstimmung mit der britischen Regierung bezüglich dieser Frage. Es war im Jahre 1938, daß die norwegische Regierung ihre Bestimmungen über die Pflichten und Rechte der Neutralität revidierte. Es gab u. a. eine Bestimmung über das Recht des 24stündigen Aufenthalts von Kriegsschiffen kriegführender Mächte in den norwegischen Hoheitsgewässern. Von der britischen Regierung wurde dies dahin aufgefaßt, als ob diese Bestimmung auch gelten sollte für ein Kriegsschiff in Fahrt, während die norwegische Regierung nur an den Aufenthalt in einem Hafen gedacht hatte. Die britische Regierung wandte sich im Sommer 1939 an die norwegische Regierung mit der Anfrage über die Auslegung dieses Punktes und betonte, daß die einzig mögliche völkerrechtliche Regelung die sein müsse, daß ein Kriegsschiff ungehindert in norwegischen Territorialgewässern fahren könne so lange es wolle, ohne Rücksicht auf die 24stündige Begrenzung. Die britische Regierung behauptete, daß diese Regelung in allen anderen Ländern gelte. Die norwegische Regierung antwortete, daß sie ihre eigene Vorschrift so auffasse, wie die britische Regierung sie ausgelegt haben wolle und daß der Wortlaut gewählt sei in Übereinstimmung mit der Internationalen Konvention von 1907, die auch von Großbritannien unterzeichnet worden sei. Was die Untersuchung angeht, so kann man im Zweifel sein, ob ein Staatsschiff, von dem hier die Rede ist, als ein Kriegsschiff angesehen werden muß oder nicht. Aber das ist klar, daß es nicht wie ein Handelsschiff behandelt werden kann. Nach dem Völkerrecht rechnet es unter die Kategorie Kriegsschiffe. In diesem Fall handelt es sich um ein Hilfsschiff für die deutsche Marine, daher hat es die gleichen Vorrechte wie ein Kriegsschiff.

[1]) Parl. Deb. House of Commons Bd. 357, Sp. 1165.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0422

Das heißt, es hat das Recht, sich nicht einer Visitation unterwerfen zu müssen. Die norwegische Regierung hat unter keinerlei Druck von irgendwelcher Seite gehandelt. Sie hat in diesem Falle wie in allen anderen Fällen sich bemüht, den Regeln des Völkerrechts so genau wie möglich zu folgen. Die Frage, wieweit die Tatsache, daß Gefangene an Bord waren, bedeutungsvoll ist, kann man beantwortet finden in den Lehrbüchern des Völkerrechts, wie sie von englischen Verfassern über das Völkerrecht im Krieg dargestellt worden ist. Man wird dann stärkstens betont finden, daß die Tatsache, daß Gefangene an Bord sind, keinerlei rechtlichen Einfluß auf die unbehinderte Fahrt in neutralen Gewässern ausübt. Nur wenn die Gefangenen an Land kommen, ist der neutrale Staat verpflichtet, sich ihrer anzunehmen.

523.

Verlautbarung des norwegischen Außenministeriums vom 22. Februar 1940 über den norwegisch-englischen Notenwechsel von 1939 betreffend das Durchfahrtsrecht durch norwegische Hoheitsgewässer[1]).

(Übersetzung.)

Die Bestimmungen in den Neutralitätsvorschriften von 1938, über die sich der Außenminister dem norwegischen Telegrammbüro gegenüber äußerte, nachdem die Rede des Ministerpräsidenten Chamberlain wiedergegeben worden war, befinden sich in § 1 der Neutralitätsvorschriften. Sie lauten wie folgt:

„Kriegsschiffe kriegführender Mächte haben Zugang zu norwegischen Häfen und anderen norwegischen Territorialgewässern mit den Ausnahmen und Einschränkungen und unter den Bedingungen, die nachstehend angegeben sind."

Diese Bestimmungen stimmen mit den dänischen, finnischen und schwedischen überein und sind auf Artikel 10 der XIII. Haag-Konvention von 1907 aufgebaut, worin es heißt:

„Die Neutralität einer Macht wird nicht verletzt durch die bloße Fahrt von Schiffen und Prisen Kriegführender durch ihre territorialen Gewässer."

In ihren Bemerkungen vom 23. Mai 1939, die norwegischen Neutralitätsvorschriften betreffend, sagt die britische Regierung zu unserem § 1:

"While His Majesty's Government do not deny that there may in special circumstances be a right to refuse to belligerent warships entry into neutral territorial waters, they have always maintained and must continue to maintain the existence of such a right of entry for purposes of innocent passage, and they are not aware of any case in which it has been refused by neutrals to belligerents for this purpose."

Die norwegische Regierung antwortete am 2. September 1939:

"The Norwegian Government would observe that according to the general principle which is expressed in Article 1, belligerent warships are admitted into Norwegian ports and other Norwegian territorial waters."

§ 2 der Neutralitätsvorschriften enthält eine Reihe spezifizierter Ausnahmen von der Hauptregel des § 1, und unter diesen Ausnahmen befindet sich kein Verbot gegen eine harmlose Durchfahrt.

Die norwegische Regierung äußerte daher, daß sie davon ausging, daß von der britischen Regierung nach der abgegebenen Erklärung nichts gegen den Wortlaut der Vorschriften in diesem Punkt einzuwenden wäre.

524.

Verlautbarung des norwegischen Außenministeriums vom 26. Februar 1940 über die Erwiderung des norwegischen Gesandten in London auf die Anfragen des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 20. Februar 1940 betreffend den „Altmark"-Fall[2]).

(Übersetzung.)

Am 20. Februar nachmittags gab der britische Gesandte an Außenminister Koht eine ausführliche Erklärung zu den Ausführungen ab, die der britische Außenminister Lord Halifax am 17. Februar dem norwegischen Gesandten in London gegenüber gemacht hatte, als dieser den norwegischen Protest, die „Altmark"-Affäre betreffend, überreichte.

In dieser Erklärung wird bekräftigt, daß die britische Regierung vollen Aufschluß darüber zu erlangen wünschte, in welcher Weise die Untersuchung der „Altmark" von den norwegischen Behörden vorgenommen worden ist und welche tatsächlichen Zustände dabei festgestellt wurden. Nach Ansicht der britischen Regierung war die Untersuchung oberflächlich gewesen und in jedem Falle waren die Gefangenen nicht entdeckt worden.

[1]) „Aftenposten" vom 22. Februar 1940.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung („Aftenposten" vom 26. Februar 1940).

H1572-0423

H1572-0424

Die britische Regierung meinte daher, daß die norwegische Regierung in dieser Hinsicht unterlassen hätte, ihre Pflicht als neutrale Macht zu erfüllen. Die britische Regierung ging hierbei davon aus, daß die „Altmark" in einem norwegischen Hafen gewesen wäre.

Nachdem nähere Aufschlüsse in der Angelegenheit eingeholt worden waren, hat die norwegische Regierung den norwegischen Gesandten in London telegraphisch ersucht, dem britischen Außenminister folgende Ausführungen zu machen: Die „Altmark" wurde am 14. Februar von einem norwegischen Torpedoboot in norwegischen Territorialgewässern vor Kristiansund untersucht. Der Kapitän der „Altmark" äußerte auf Befragen, daß das Schiff von einem amerikanischen Hafen (Port Arthur, Texas) nach Deutschland unterwegs sei. Die „Altmark" sei mit kleineren Luftabwehrkanonen zur Selbstverteidigung bewaffnet. Diese wären heruntergelassen gewesen, bevor das Schiff in norwegische Territorialgewässer einlief. Das Schiff führte die „Reichsdienstflagge" als Zeichen, daß es dem deutschen Staat gehöre. In Sognesjöen wurde das Schiff aufs neue von einem anderen Torpedoboot angerufen. Unter den Fragen, die gestellt wurden, war auch diejenige, ob sich Personen an Bord befinden, die der Kriegsmacht eines anderen kriegführenden Landes angehören, oder Seeleute, die darin beheimatet oder Bürger eines anderen kriegführenden Landes sind. Auf diese Frage antwortete der Kapitän: „Nein". Als die „Altmark" später von einem anderen norwegischen Marinefahrzeug nördlich von Bergen angehalten wurde, verweigerte der Kapitän der „Altmark" die Durchsuchung mit dem Hinweis, daß das Schiff bereits untersucht worden sei. Da die „Altmark" ein Hilfsschiff der Marine war und somit der Immunität Kriegsschiffen gleichgestellt ist, hatten die norwegischen Behörden nach dem Völkerrecht nicht die Befugnis, weitere Untersuchungen vorzunehmen, und auch nicht die Möglichkeit, das Schiff zu hindern, seine Reise in norwegischem Seegebiet fortzusetzen.

Es wird hervorgehoben, daß die „Altmark" weder Bergen noch einen anderen norwegischen Hafen oder Ankerplatz, wovon der britische Außenminister auszugehen schien, angelaufen hat. Also entsteht nicht die Frage der Anwendung der 24-Stunden-Frist. Weder die Haag-Konvention von 1907 noch die norwegischen Neutralitätsvorschriften von 1938 enthalten irgendeine Zeitbegrenzung für die Durchfahrt. Da die „Altmark" keinen norwegischen Hafen angelaufen hat, sieht die norwegische Regierung sich nicht veranlaßt, Stellung zu der Frage zu nehmen, was mit dem Schiff und den Gefangenen zu tun war, wenn dieser Fall eingetreten wäre. Im allgemeinen kann nur geantwortet werden, daß in solchem Falle die norwegische Regierung bestrebt gewesen wäre, alle internationalen Verpflichtungen zu erfüllen. Die britische Regierung hat das Recht zur Durchfahrt für Kriegsschiffe selbst energisch gefordert. So auch in ihren Bemerkungen vom 23. Mai 1939 zu den norwegischen Neutralitätsvorschriften. Die norwegische Regierung hat zum Schluß hervorgehoben, daß es in dieser Angelegenheit ihre Pflicht sei, korrekt nach beiden Seiten die Regeln des Völkerrechts zu beachten, und über diese Regeln kann es keinen Zweifel geben. Wenn von britischer Seite hervorgehoben wird, daß die Gefangenen schlecht behandelt wurden und daß Norwegen humanitäre Rücksichten hätte nehmen müssen, möchte die norwegische Regierung hinzufügen, daß sie die britischen Gefühle bei dem Gedanken verstehen kann, daß britische Gefangene an Bord waren. Aber nach der Auffassung der norwegischen Regierung muß ein neutraler Staat gemäß den Verträgen oder anerkanntem Völkerrecht positive Vollmacht haben, gegenüber Kriegführenden oder in deren Auseinandersetzungen einzugreifen.

Die norwegische Regierung hat weiterhin die Hoffnung ausgesprochen, daß die britische Regierung nach den gegebenen Auskünften sich davon überzeugt fühlen wird, daß die norwegische Regierung sich in dieser Angelegenheit streng an das internationale Recht gehalten hat.

Falls die britische Regierung an ihrer Auffassung festhalten sollte, möchte die norwegische Regierung vorschlagen, daß die zwischen beiden Regierungen bestehende Meinungsverschiedenheit einer schiedsgerichtlichen Behandlung unterworfen wird. Die Form dafür müßte Gegenstand weiterer Besprechungen zwischen beiden Regierungen sein.

525.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 28. Februar 1940 an den deutschen Gesandten in Oslo betreffend die Durchsuchung deutscher Handelsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern[1]).

Ein Recht norwegischer Regierung, deutsche Handelsschiffe, die norwegische Küstengewässer passieren, auf Gefangene zu durchsuchen, kann nicht anerkannt werden. Das in norwegischer Entschließung vom 7. September 1939 vorgesehene Visitierungsrecht bezieht sich nach dem Wortlaut der Bestimmung offenbar nur auf Prüfung Schiffspapiere und Reisezwecks und ist bisher praktisch lediglich in diesem Umfang gehandhabt worden. Aus allgemeinen völkerrechtlichen Erwägungen würde Norwegern nicht entgegengetreten werden können, wenn sie in ihrem Küstenmeer Handelsschiffe durchsuchen, bei denen begründeter Verdacht besteht, daß sie Handlungen, die gegen Gebietshoheit oder Neutralität Norwegens gerichtet sind, vornehmen wollen. Bloßer Durchtransport Gefangener wäre unserer Auffassung nach keine solche Handlung.

Um Schwierigkeiten bezüglich der in Hafen Haugesund eingelaufenen Schiffe „Wangoni" und „Sao Paulo" auszuräumen, hat Konsul bereits amtliche Erklärung abgegeben, daß Schiffe keine Gefangene befördern. Darüber hinaus könnte aber Umlauf von Gerüchten in Norwegen über Gefangenentransport zur Grundlage genommen

[1]) Nach amtlicher Mitteilung. — Den in obigem Drahterlaß niedergelegten deutschen Standpunkt hat der deutsche Gesandte in Oslo am 4. März 1940 dem norwegischen Außenministerium zur Kenntnis gebracht.

H1572-0425

werden, um Norwegen zu erklären, daß, ohne Präjustiz für künftige Fälle, ihnen Rundgang durch Schiffe gewährt würde, damit sie sich selbst von Unwahrheit Gerüchte überzeugen können. Zu solchem Rundgang könnte Konsul oder Kapitäne einladen. Mit Norwegern müßte klargestellt werden, daß dies ohne Anerkennung Durchsuchungsrecht, das übrigens auch schon angesichts amtlicher Erklärungen Konsuls nicht bestehen kann, lediglich deshalb geschieht, damit sie umlaufenden Gerüchten entgegentreten, und daß auch unsererseits beabsichtigt ist, Tatsache und Ergebnis Rundgangs nachdrücklich öffentlich zu verbreiten.

526.

Note des britischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 15. März 1940 an den norwegischen Gesandten in London betreffend den „Altmark"-Fall[1]).

On the 17th February last I requested Your Excellency to call upon me in order that I might give the Norwegian Government certain facts which had already come to the knowledge of His Majesty's Government in the United Kingdom in connexion with the liberation of the British prisoners from the German naval auxiliary vessel "Altmark".

At that interview I explained the general attitude of His Majesty's Government to the case as then known to them, and I requested certain information as to the action taken by the Norwegian Government and the results of that action. Your Excellency was good enough to undertake to obtain replies to the various questions which I had put to you, and at the same time handed me your note of the 17th February, in which the Norwegian Government lodged a serious protest against the grave violation of Norwegian territorial waters which they considered to have occurred and stated that they expected His Majesty's Government to hand the British prisoners over to the Norwegian Government and make due compensation and reparation.

On the 24th February I had the honour to have a further interview with you, at which you were so good as to convey to me the replies of your Government to the questions which I had put to you on the 17th and handed to me your note No. 79 of the 24th February, which stated that, in the light of the information given in reply to my questions, the Norwegian Government hoped that His Majesty's Government would feel convinced that the Norwegian Government had acted in this case in strict accordance with international law, but that if His Majesty's Government should maintain their view, the Norwegian Government would propose that the difference of opinion between the two Governments should be submitted to arbitration. I now desire to make the following observations on Your Excellency's notes and on the case in general.

2. The facts of the case as now known to His Majesty's Government, both from their own information and from the various statements made by the Norwegian Government, are as follows. The "Altmark", a ship of about 18.000 tons, with a speed of approximately 25 knots, is a German naval auxiliary vessel. She appears in the 1939 official list of "Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine", where she is described as a supply ship ("Troßschiff"). There is no doubt that she should be treated in the same way as a warship, and indeed the German official wireless, despite the fact that it at first described her as an "innocent merchant vessel", subsequently admitted that she was being used as a naval auxiliary vessel.

3. The "Altmark" had been for a period of many weeks in attendance on the German armoured ship "Admiral Graf Spee" during the latter's operations in the Atlantic and elsewhere, and is known to have fuelled her at various times during that period. In particular, the crews of a considerable number of British merchant ships sunk by the "Admiral Graf Spee" were placed by her Commanding Officer on board the "Altmark", and at the time of the destruction of the "Admiral Graf Spee" the number of these prisoners amounted to about 300. After the destruction of the "Admiral Graf Spee", the "Altmark" left the South Atlantic and endeavoured to return to Germany, the object of her voyage being clearly to complete the operation, which began with the capture of the prisoners in question, by their removal to Germany as prisoners of war. The prisoners were in charge of an armed guard composed of seamen from the "Admiral Graf Spee". The British Naval Authorities, who were aware of the "Altmark's" intended return to Germany, had made the necessary dispositions to intercept her if she came through the North Sea.

4. The "Altmark", however, did not adopt this, the natural and ordinary route for a ship returning to a German port from the Atlantic. She entered Norwegian territorial waters on the 14th February at some point off the Trondhjem Fjord, and proceeded through those waters in a southerly direction. A little further south she was stopped by a Norwegian Torpedo Boat, whose Commander made a request to inspect the ship. It appears that as the "Altmark" was regarded as a warship and carried the German State flag, the Norwegian Officer considered that the only thing he was entitled to do was to ascertain that the ship really was what she purported to be. He examined her papers, which are stated to have been in order, and was informed that the ship was on her way from Port Arthur, Texas, to Germany and that she carried anti-aircraft guns for her own defence.

The "Altmark" proceeded on her way, but further south at Sognesjöen she was hailed by another Norwegian Torpedo Boat and was asked whether there were any persons on board who belonged to the armed forces of a belligerent country, or sailors domiciled in, or citizens of, a belligerent country. The answer was that no such person was on board. The ship was again allowed to proceed, but it appears that the Admiral Commanding at Bergen was not satisfied about her, and on the 15th February, when the "Altmark" was about 100 miles from Bergen, a Norwegian guard ship stopped her and asked to inspect her. This the "Altmark's" Captain refused to

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

allow, and the request was dropped. It was then discovered that the "Altmark" had been using her wireless in Norwegian territorial waters in contravention of the Norwegian neutrality regulations, and a complaint of this was made by the Norwegian authorities; the Captain made a apology, declaring that he was unacquainted with this prohibition, and the matter was apparently not pursued further.

5. The Norwegian Government state that the "Altmark" did not call at Bergen or any other Norwegian port, and His Majesty's Government naturally accept this statement. There is, however, no doubt that she passed through the "Bergen defended area", a zone about 20 miles long from north to south, which constitutes one of the Norwegian "ports et espaces maritimes qui auront été déclarés ports de guerre" which belligerent warships are forbidden to enter under Article 2 of the Norwegian Neutrality Regulations. Inasmuch as such a violation of their Regulations obviously could not have escaped the vigilance of the Norwegian authorities, His Majesty's Government assumed that special permission was given by them to the "Altmark" to pass through the area in question, although the Regulations make no provision for any exceptions to this prohibition. As to the grounds on which such permission was requested and the reasons which led the Norwegian Government to grant it, His Majesty's Government have no information; but they have no doubt as to the motives which led the ship to desire to pass through the area, and I shall return to this point later.

6. The "Altmark" continued on her voyage south through Norwegian territorial waters, apparently escorted by a Norwegian Torpedo Boat, and on the 16th February she was finnally encountered by His Majesty's Ship "Cossack" in the Jössingfjord in the circumstances with which the Norwegian Government are acquainted. The Commanding Officer of H. M. S. "Cossack" had been instructed by the British Admiralty to propose to the Commander of the Norwegian Torpedo Boat that a joint Anglo-Norwegian guard should be placed on board the "Altmark" and a joint Anglo-Norwegian escort provided to accompany her to Bergen in order that the matter might be properly investigated there by the Norwegian authorities. The Commanding Officer of H. M. S. "Cossack" has reported that he carried out these instructions, but that his proposal was declined by the Norwegian Commander in accordance, as he stated, with the instructions of his Government. The Commanding Officer of H. M. S. "Cossack" then invited the Norwegian Commander to accompany the British boarding party during their impending search of the "Altmark", but he declined to do so.

Your Excellency has informed me that, according to the information in possession of your Government, the Commanding Officer of H. M. S. "Cossack" proposed inspection on the spot but that, apart from this, no request for joint Norwegian-British inspection was made. It is possible that some confusion may have arisen between inspection at Bergen and inspection on the spot, but His Majesty's Government have no doubt, in view of the specific instructions which they had issued and the reports which they had received, that both proposals were, in fact, made by the Commanding Officer of H. M. S. "Cossack". It is in any case clear, on Your Excellency's statement, that an offer of joint inspection was made and was declined by the Norwegian Commander.

The "Altmark" was then boarded and the British prisoners released and taken on board H. M. S. "Cossack". The "Altmark" had previously attempted to ram H. M. S. "Cossack" and drive her ashore, and resistance was offered to the boarding party by the German armed guard, the first shot being fired at a British warrant officer, who was wounded by it. There was some loss of life on the German side, but no injury to Norwegian life or property took place. I desire to add that at that point the "Altmark" had passed through some 400 miles of Norwegian territorial waters from the point at which she entered them, and the total length of those waters which she would in all probability have traversed if her voyage hat not been interrupted is over 600 miles.

7. Such being the circumstances of the case, His Majesty's Government consider that it was the duty of the Norwegian Government, before allowing the "Altmark" to continue her voyage through Norwegian territorial waters, and particularly before granting her permission to pass through the "Bergen defended area", to ascertain by means of a proper investigation not only the status of the ship but also the nature and object of her voyage and of the use to which she was putting those waters. It is clear that the Norwegian Government failed to do so. On at least three occasions the "Altmark" was stopped by a Norwegian warship and there was ample opportunity for such an investigation, but none was made, and the proposals for investigation made by H.M.S. "Cossack" were refused. In consequence the Norwegian Government were, according to their own statement, unaware throughout of the material fact that the "Altmark" had about 300 British prisoners on board.

In this connexion His Majesty's Government attach particular importance to the incident at Sognesjöen, when a Norwegian Torpedo Boat specifically enquired wether the "Altmark" had on board any sailors who were citizens of a belligerent country, and was answered in the negative. This indicates that the Commander of the Norwegian Torpedo Boad hat some suspicions as to the true position; but the really important consideration is that the fact of the Commander of the "Altmark" having found it necessary to reply to the enquiry by a barefaced lie shows that he at any rate considered the presence of the British prisoners on board to be so material a circumstance that it was essential to keep it from coming to the knowledge of the Norwegian authorities, even at the sacrifice of his personal honour. He obviously felt that if this circumstance came to the knowledge of the Norwegian authorities, his purpose in using the protection of hundreds of miles of Norwegian territorial waters to ensure the safe conveyance of the prisoners to Germany would be frustrated. It is, in fact, clear that both the Norwegian Commander and the German Commander regarded the presence or absence of prisoners as a relevant circumstance. The fact that the question was asked and that it was untruthfully answered seems to indicate that both Commanders took the same view as His Majesty's Government, indicated in paragraphs 14 to 16 of this note, of the application of Article 10 of The Hague Convention No. XIII to the use being made by the "Altmark" of Norwegian territorial waters.

H1572-0427

The attempts of the Norwegian Officers to make a proper investigation of the case were met by refusals to allow the ship to be examined, backed by a deliberate lie, and no proper investigation, which would have immediately revealed the true situation, took place at all.

8. The Norwegian Government seem to regard this result as inevitable. They appear to take the view that once the "Altmark" had been acknowledged as bearing the character of a warship, they had no right to make any investigation of the nature and object of her voyage and use of Norwegian waters, and were only entitled to look at her papers. His Majesty's Government cannot accept any such view. If a belligerent warship proposes to make use of neutral ports or territorial waters, the neutral Government has not only the right but a definite obligation to make such investigation as may be required in order to satisfy itself that the use in question is proper and permissible under international law; and if the warship declines to submit to such investigation, such a refusal (which inevitably suggests that the vessel's proceedings and purpose would not stand investigation) should be met by at least a refusal to allow her to continue to use the shelter of neutrality for her purpose. Any other view would open the door to wholesale infractions of neutral rights and obligations. While a neutral state cannot be expected to do more than employ the means at its disposal for the purpose of such investigation, in this case, those means although amply sufficient, were not in fact employed. His Majesty's Government cannot but conclude that the action of the Norwegian Government in allowing their attempts at investigation to be frustrated as they were, and permitting the "Altmark" to proceed as she did, constituted a failure to comply with the obligations of neutrality.

9. There are, moreover, two particular incidents to which His Majesty's Government feel bound to call attention. The first is the discovery that the "Altmark" had been violating the Norwegian Regulations by using her wireless in Norwegian waters. His Majesty's Government consider that when this discovery had been made, it was incumbent upon the Norwegian authorities at least to ascertain the nature of the use which the "Altmark" had been making of her wireless, since the nature of the communications might well have been such as to constitute not merely a breach of the Norwegian Regulations forbidding any transmission at all, but a serious infringement of neutrality which would have called for appropriate action by the Norwegian Government. But no such investigation was made, and the matter was regarded as disposed of by the apology made by the "Altmark's" Commander.

10. The second incident is the permission which must be presumed to have been given to the "Altmark" to pass through the "Bergen defended area". There can be no doubt that the request was made because, while it is possible to avoid the area without leaving territorial waters, the passage in question is, in certain conditions, a dangerous one, and the "Altmark" might have been obliged to leave territorial waters and enter the open sea, in which case she would have been exposed to attack by British forces. It was in order to avoid any such possibility that the "Altmark" desired to pass through an area which is prohibited by the Norwegian Regulations to belligerent warships, and His Majesty's Government cannot but regard the action oft the Norwegian Government in granting permission as singularly difficult to justify in the circumstances.

11. For the above reasons His Majesty's Government consider that, irrespective of the question whether the nature and object of the "Altmark's" voyage through Norwegian territorial waters were permissible, the fact that the Norwegian authorities permitted, and indeed, went out of their way to facilitate, that voyage without making any proper enquiry into its nature and object constituted a definite failure on their part to comply with the obligations of neutrality. It had become plain that, so far as the Norwegian Government were concerned, the "Altmark" would be allowed to effect her object of conveying the British prisoners to Germany through the shelter of Norwegian territorial waters, and His Majesty's Government consider, therefore, that in the circumstances they were fully justified in taking action to prevent that result being achieved, and that they would, indeed, have failed in their duty if they had not done so. I desire to emphasize that the action of His Majesty's Ships was confined to the minimum necessary to secure the release of the prisoners; despite the resistance offered, no attempt was made to capture or destroy the "Altmark", or to make prisoners of the armed guard or crew.

12. Quite apart from the questions whether the Norwegian Government exercised towards the "Altmark" the vigilance which was properly required of them as neutrals, His Majesty's Government desire to deal fully with other aspects of the case. It will be recalled that His Excellency the Norwegian Minister for Foreign Affairs explained in the Storting on the 19th February[1]) that, in the view of the Norwegian Government, the "Altmark" in any case had the right to pass through Norwegian territorial waters; and he also stated that "there is nothing in international law prohibiting a belligerent from conveying prisoners through neutral territory if the passage itself is legal;" and I assume, therefore, that this represents the attitude of the Norwegian Government on the question of international law involved.

13. To take the latter statement first, and assuming that the word "territory" is to be regarded as meaning "territorial waters" and not as including land, His Majesty's Government have never contended, and do not now contend, that in all circumstances the presence of prisoners on board a belligerent warship, which is legitimately visiting neutral jurisdiction, imposes on the neutral the duty of taking action such as the release of the prisoners. If a belligerent warship, paying a legitimate visit of not more than 24 hours to a neutral port, has prisoners on board, this does not in itself impose any obligation upon the neutral Government. If however, the warship required special facilities in the neutral port, such as repairs which cannot be executed within

[1]) Siehe oben Nr. 520.

H1572-0428

24 hours, different considerations arise, as is shown by the fact that, after the arrival of the "Admiral Graf Spee", at Montevideo, the Uruguayan Government effected the release of the prisoners (shipmates of those in the "Altmark") who were on board her. The question is one which must depend on the facts of the particular case, or, in the words of Professor Koht, on the question whether "the passage itself is legal."

14. The Norwegian Government contend that the passage of the "Altmark", in the circumstances stated above, through hundreds of miles of Norwegian territorial waters was a legitimate operation which they were bound to allow. They consider, in fact, that it was an instance of "the mere passage" ("le simple passage") through neutral territorial waters which, under Article 10 of The Hague Convention XIII, does not compromise the neutrality of the country concerned. From this view His Majesty's Government must emphatically dissent. They have frequently in the past insisted on the "right of innocent passage", and they were themselves the authors, at the Hague Conference of 1907, of the proposal which ultimately took the form of Article 10. But it is an essential element of innocent passage that it should be innocent, and their attitude on this point was expressed by Sir Ernest Satow, the first British delegate at The Hague Conference, when he spoke of "la liberté de traverser en temps de guerre comme en temps de paix les eaux territoriales." Innocent passage, which it was the object of Article 10 to allow, means passage through such territorial waters as would form part of a ship's normal course from the point of departure to her destination, and in particular through such territorial waters as form part of straits which provide access from one area of the sea to another. It is in this sense that His Majesty's Government have always understood and upheld the right of "innocent passage," and it is in this sense that it is recognised in international law. To regard it otherwise would clearly be to encourage the abuse of neutral jurisdiction. His Majesty's Government accordingly consider that for the reasons given in paragraph 8 above, it is the duty of a neutral, before exercising the liberty which Article 10 allows to permit "le simple passage", to satisfy itself that the passage is in fact of such a nature as to be permissible under that Article.

15. But what was the nature and object of the "Altmark's" passage through Norwegian territorial waters? She was on her way from the South Atlantic to Germany by the north-about route, and the object of her journey and of her passage through Norwegian waters was to complete with impunity the belligerent operation, which began with the capture of the British seamen and was continued with their conveyance across the Atlantic, by depositing them in Germany as prisoners of war. She had entered Norwegian territorial waters on the 14th February at a point off the Trondhjem Fjord, and on the 16th February she had proceeded through those waters for about 400 miles, and was in all probability proposing to continue her passage through those waters until she reached their southerly limit, more than 200 miles further on. The Norwegian Government will not suggest that the circuitous route taken by the "Altmark" bears any relation whatever to the course normally adopted by shipping proceeding from the Atlantic north-about to Germany. The sole and the admitted object with which the "Altmark" took this highly remarkable course was to conclude her warlike operations under the protection of Norwegian neutrality for a distance of several hundred miles and a period of more than three days, so as to escape the fate which awaited her on the high seas at the hands of the British Fleet; and the importance which she attached to not leaving for one moment the shelter of those waters is illustrated by the incident of her passage through the Bergen defended area.

16. His Majesty's Government most emphatically insist that such a voyage cannot be regarded as one which the "Altmark" was entitled to make, or the Norwegian Government bound to permit, as being an instance of the right of innocent passage which is recognised by international law and permitted under the title of "le simple passage" by Article 10 of Hague Convention XIII. It could not even be accurately described as an abuse of that right, to which it bears no relation whatever. It involves a claim by Germany (who has not scrupled to violate Norwegian neutrality when it suited her purpose to do so) to utilise the entire length of Norwegian territorial waters as and when she pleases, not in the ordinary course of navigation, but as a sort of protected corridor within the shelter of which her warships can complete, under the protection of Norwegian neutrality, the military operations in which they may have been engaged. This is not a claim which Germany is entitled to make or Norway to concede.

17. Your Excellency stated to me that as the "Altmark" did not call at Bergen or at any other Norwegian port or anchorage, no question of a twenty four hours' limit arises. This as it stands cannot be regarded as a correct statement of the law, since Article 12 of Hague Convention XIII expressly forbids belligerent warships "de demeurer dans les ports et rades ou dans les eaux territoriales" of a neutral Power for more than twenty-four hours. His Majesty's Government regard the question of passage through territorial waters as governed by Article 10 of the Convention and not by Article 12, and, in their view, the time limit of passage is not the fixed one of twenty-four hours prescribed by the latter Article but that which results from the very nature of "innocent passage" which I have described in paragraph 14 of the present Note; but Article 12 is at any rate a refutation of the contention that no time limit exists if the ship does not enter a port or anchorage, and the existence of this general prohibition, applicable to both ports and territorial waters, reinforces the view which His Majesty's Government hold as to the nature of the passage which is permitted by Article 10.

18. In this connexion there is one point to which I feel it necessary to refer. On the 19th February His Excellency the Norwegian Minister for Foreign Affairs made a statement[1]) in the course of which he said that

[1]) Vgl. oben Nr. 522.

H1572-0429

in the summer of 1939 His Majesty's Government, in making certain enquiries of the Norwegian Government as to the Neutrality Regulations which they had adopted; had emphasized "That warships must have the right to sail in Norwegian territorial waters as long as they desired and without regard to the twenty-four hours' limit". His Majesty's Government are constrained to observe that there is no foundation for this statement. What His Majesty's Government did say, in their memorandum of May 23rd, 1939, was that "they have always maintained, and must continue to maintain, the existence of such a right of entry" (i. e. into neutral territorial waters) "for purpose of innocent passage." The object of this observation (which was correctly quoted in the statement issued by the Norwegian Foreign Department on February 21st) was, of course, to maintain the principle of the right of innocent passage, to which His Majesty's Government have always attached importance, and on which His Majesty's Government felt that some doubt might possible be cast by certain provisions of the Norwegian Regulations. I readily accept the statement which Your Excellency made to me on February 24th that Professor Koht's statement was due to his having relied upon his recollection of the contents of His Majesty's Government's memorandum; but as the statement, which was publicly attributed to His Majesty's Government, was never made by them, and never could have been made by them, since it would have been in direct contradiction of their views as to the right of innocent passage, I think it desirable that the true facts should be placed on record.

19. His Majesty's Government must, therefore, conclude that the use mady by the "Altmark" of Norwegian territorial waters was not a legitimate exercise of the right of innocent passage, and ought not to have been permitted by the Norwegian Government; and that the action of the Norwegian Government in permitting, and, indeed, facilitating, the "Altmark's" operations, and in making no proper enquiry as to the nature and object of those operations, constituted a failure to observe the obligations of neutrality. In the light of the facts and the above considerations, His Majesty's Government feel that they were fully justified in taking the action which in the circumstances they felt compelled to take. I desire to add that while in the above observations I have made no reference to the considerations arising from Norway's membership of the League of Nations, His Majesty's Government reserve their position in this respect.

20. But I do not wish, particularly in view of the friendly relations which have existed for so long between our two sea-faring nations, to conclude upon this note. In your communication of February 24th Your Excellency suggested that the difference of opinion between the two Governments might be submitted to arbitration. Should the Norwegian Government feel it necessary to persist in this suggestion, His Majesty's Government would have several observations to make which appear to them to be extremely pertinent. But I venture to hope that, in view of the verry full explanation which I have now given of the attitude of His Majesty's Government, the Norwegian Government will not find it necessary to press this suggestion further. I have thought it only proper to state the reasons which lead His Majesty's Government to consider that they have just cause of complaint against the Norwegian Government; but I fully recognise that Your Excellency's Government found themselves in a difficult position, and I readily acknowledge, in particular, that they could not have been expected to assume that legitimate enquiries made on their behalf would have been met by shameless mendacity on the part of the German officer concerned. His Majesty's Government have warmly appreciated the fact that the Norwegian Government should have expressed understanding of the feelings of His Majesty's Government at the thought that British prisoners were on board the "Altmark"; and His Majesty's Government for their part are very willing to place on record their regret that they should have had no option but to adopt a course which, although in their opinion fully justified by the circumstances, admittedly involved taking action in Norwegian territorial waters.

This being so, I venture to hope that the Norwegian Government, even if they are unable to accept all the contentions which I have put foward, will at any rate be not unwilling to recognise that this case constitutes a clash not of right and wrong but of two rights; and that they will feel able to agree that, each party having now expressed its points of view, the matter can be allowed to rest where it is without disturbing the traditionally friendly relations between our two countries.

b) „Tacoma"

527.

Uruguayische Verordnung vom 30. Dezember 1939 betreffend die Festsetzung einer Aufenthaltsfrist für den in Montevideo liegenden deutschen Dampfer „Tacoma"[1]).

(Übersetzung.)

Montevideo, den 30. Dezember 1939.

Nach Kenntnisnahme der Ergebnisse der Untersuchung durch die Häfen-Generalpräfektur hinsichtlich der Vorgänge bei der Ankunft und dem Aufenthalt des unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffes „Tacoma", die zum Ziel hatte, festzustellen, welche Rolle dieses Schiff bei der freiwilligen Versenkung des deutschen Panzerschiffes „Admiral Graf Spee" am 17. d. M. gespielt hat;

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 35.

H1572-0430

da es sich herausgestellt hat, daß aus dem Auftreten des Dampfers „Tacoma" hervorgeht, daß der Herr Kapitän dieses Schiffes bei den Ereignissen offenbar auftragsgemäß Befehle des Kommandanten des obengenannten Panzerschiffes erfüllt hat, als er bei verschiedenen Manövern zur Sprengung des Schiffes Hilfe leistete;

da es sich herausgestellt hat, daß die „Tacoma", gelegentlich der Versenkung, zum Transport der von Bord gegangenen militärischen Streitkräfte auf andere Schiffe gedient und einige dem versenkten Panzerschiff gehörende Ausrüstungsgegenstände noch in Verwahrung hat;

da es sich herausgestellt hat, daß außerdem 10 Mann der Besatzung des „Admiral Graf Spee" an Bord der „Tacoma" geblieben sind und dann auf Befehl der Marinebehörden an Land gesetzt wurden;

da es sich herausgestellt hat, daß alle diese Handlungen durch das genannte Handelsschiff in den Hoheitsgewässern der Republik ausgeführt wurden, als das Schiff den Hafen von Montevideo verließ, um dem Panzerschiff „Admiral Graf Spee" zu folgen, ohne Ermächtigung hierzu von Seiten der Häfen-Generalpräfektur und ohne Lotsen an Bord, wodurch die im Art. 135 des „Allgemeinen Lotsenreglement" bestimmte Strafe darauf Anwendung fand;

in Anbetracht dessen, daß eine der Grundpflichten der Kriegführenden gemäß den Bestimmungen des Art. 1 der XIII. Haager Konvention vom 18. Oktober 1907 die Respektierung der Souveränitätsrechte der neutralen Mächte ist und daß die Kriegführenden aus dem gleichen Grunde verpflichtet sind, „sich in neutralem Gebiet oder neutralen Gewässern jeder Handlung zu enthalten, welche auf Seiten der Macht, die sie duldet, eine Verletzung der Neutralität darstellen würde";

in Anbetracht dessen, daß, wenn Handlungen wie diejenigen, die am 17. Dezember von dem Dampfer „Tacoma" auf Befehl des Kommandanten eines Kriegsschiffes einer kriegführenden Macht in Hoheitsgewässern ausgeführt worden sind, erlaubt würden, dies eine unzweifelhafte Neutralitätsverletzung der Republik darstellen würde, da es den kriegführenden Mächten ausdrücklich untersagt ist, neutrale Häfen oder Gewässer zu einem Stützpunkt für Seekriegsunternehmungen zu machen;

in Anbetracht dessen, daß die neutralen Regierungen gemäß Art. 25 der angeführten Konvention ausdrücklich verpflichtet sind, nach Maßgabe der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel die erforderliche Aufsicht auszuüben, um innerhalb ihrer Häfen, Reeden und Gewässer jede Verletzung der vorstehenden Bestimmungen zu verhindern;

in Anbetracht dessen, daß die Handelsschiffe, die sich in den Dienst der Kriegsschiffe Kriegführender stellen, in Übereinstimmung mit historischen Präzedenzfällen Veranlassung dazu gegeben haben, daß sie als Hilfsschiffe der Kriegsflotten Kriegführender angesehen und als solche von dem gleichen Augenblick an behandelt werden, wo sie sich ihnen zur Verfügung stellen, wobei es in solchen Fällen angemessen ist, daß die betreffenden Bestimmungen der XIII. Haager Konvention vom 18. Oktober 1907 Anwendung finden, die die Regierung der Republik gemäß dem Dekret vom 5. September 1939, das ihre Neutralität im gegenwärtigen Krieg erklärt, einhalten muß;

verfügt und verordnet der Präsident der Republik:

Artikel 1. — Auf das die deutsche Flagge führende Schiff „Tacoma" finden die Bestimmungen der XIII. Haager Konvention vom 18. Oktober 1907 betreffend die Kriegsschiffe Kriegführender Anwendung, und es wird eine Frist von 24 Stunden, binnen welcher das genannte Schiff den Hafen von Montevideo zu verlassen hat, festgesetzt mit der etwaigen Festlegung der weiteren Maßregeln, die der Erfüllung derselben Konvention entsprechen.

Artikel 2. — Die genannte Frist läuft von dem Augenblick an, in dem der Kapitän des Schiffes von dieser Verordnung unterrichtet wird.

Artikel 3. — Zur Mitteilung usw.

BALDOMIR.

A. Guani. — General Alfredo R. Campos.

528.

Protestnote des deutschen Gesandten in Montevideo vom 31. Dezember 1939 an den uruguayischen Minister für Auswärtige Angelegenheiten gegen die Festsetzung einer Aufenthaltsfrist für die „Tacoma"[1]).

Ich habe die Ehre, auf die Note Eurer Exz. vom 30. Dezember d. J., der die Abschrift einer Verordnung der Regierung Uruguays vom gleichen Datum betreffend das deutsche Schiff „Tacoma" beigefügt war, folgendes zu erwidern:

Ich erkenne nicht an, daß das deutsche Handelsschiff als Hilfskriegsschiff angesehen wird. Daher protestiere ich gegen die von der Regierung Uruguays verfügte Entscheidung. Da mir Ihre Note in der Nacht vom 30. zum 31. Dezember, um 1.30 Uhr früh, zugestellt wurde und sowohl der 31. d. M. wie auch der 1. Januar 1940

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 37.

H1572-0431

Feiertage sind, behalte ich mir das Recht vor, später auf Einzelheiten dieser Frage einzugehen. Ich erlaube mir dagegen schon jetzt zu erklären, daß das deutsche Handelsschiff „Tacoma" durch seine rein menschenfreundliche Hilfe gegenüber der Mannschaft des Kriegsschiffes „Admiral Graf Spee" keinerlei militärische Handlung ausgeführt und auch die Neutralität nicht verletzt hat. Ich behalte mir alle Rechte auf Forderungen vor, sowohl im Namen der deutschen Regierung und der Dampfergesellschaft und ihrer Schiffsbesatzung, als auch im Namen der sonst durch die Entschließung der Regierung Uruguays Geschädigten. Ich füge dieser Note einen schriftlichen Protest des Vertreters der Dampfergesellschaft und des Kapitäns des Dampfers bei. Ich bemerke hierzu, daß, obwohl der Kapitän des Dampfers von seiten der Hafenbehörde verpflichtet worden war, sich am Sonntagmorgen, um 6.30 Uhr, zu erklären, eben diese Dienststelle, nämlich die Hafenbehörde, sich geweigert hat, den Brief des Kapitäns, enthaltend den Rechtseinspruch gegen die Entscheidung Uruguays, nachdem sie ihn geöffnet hatte, anzunehmen, und ihre Haltung mit dem Hinweis begründete, daß heute Feiertag sei und sie daher ein solches Schreiben nicht annehmen könne.

529.

Drahtbericht des uruguayischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten vom 2. Januar 1940 an die uruguayische Gesandtschaft in Berlin betreffend die Internierung der „Tacoma" in Montevideo[1]).

(Übersetzung.)

Es wird mitgeteilt, daß durch Verordnung vom 30. Dezember letzten Jahres der deutsche Dampfer „Tacoma" zum Hilfskriegsschiff erklärt wurde und ihm 24stündige Frist zum Verlassen des Hafens Montevideo gegeben wurde. Da er innerhalb festgesetzter Frist nicht ausgelaufen ist, wurde er am Morgen des 1. Januar interniert. Diese Verfügung gründet sich auf folgende Vorgänge:

Dampfer „Tacoma" half bei verschiedenen Manövern des Panzerschiffs „Graf Spee" und nahm seine Besatzung bei Versenkung des Schiffes an Bord, womit er Art. 1 der XIII. Haager Konvention von 1907 verletzte. Da die Regierung der Republik der Ansicht ist, daß Duldung derartiger Handlungen Neutralitätsverletzung bedeutet, und daß in den Dienst von Kriegsschiffen Kriegführender gestellte Handelsschiffe gemäß in dieser Hinsicht vorliegender Präzedenzfälle als Hilfskriegsschiffe angesehen werden müssen, hat sie die entsprechenden Bestimmungen der genannten Haager Konvention angewandt im Geiste des Art. XXVI derselben, wonach die Ausübung der in diesem Abkommen festgestellten Rechte durch eine Macht nicht als unfreundliche Handlung angesehen werden darf.

530.

Antwortnote des uruguayischen Ministers für Auswärtige Angelegenheiten vom 15. Januar 1940 an den deutschen Gesandten in Montevideo auf dessen Protestnote vom 31. Dezember 1939[2]).

(Übersetzung.)

Ich beehre mich, Eurer Exz. den Empfang Ihrer Note A 519/939 vom 31. Dezember v. J. betreffend die von der Regierung der Republik erlassene Verordnung in bezug auf den unter deutscher Flagge fahrenden Dampfer „Tacoma" zu bestätigen.

Der Text der Verfügung vom 30. Dezember 1939, den sie dem Herrn Minister am gleichen Tage zustellen ließ, enthält den Bericht der Tatsachen und die rechtlichen Gründe, die unsere Regierung zwangen, jenes Schiff als Hilfskriegsschiff anzusehen und zu behandeln, als Folge der Betätigungen, die bei der freiwilligen Versenkung des Panzerschiffes „Admiral Graf Spee" entfaltet worden sind.

Die Note Eurer Exz., die die erlassene Entschließung anficht, ohne die angeführten Tatsachen und Begründungen zu widerlegen, erklärt, daß die „Tacoma" durch ihr Auftreten bei den Vorgängen keine militärische Handlung ausgeführt und auch keine Neutralitätsverletzung begangen hat, indem dieses Auftreten nach den Ausführungen des Herrn Ministers lediglich im Bereich menschenfreundlicher Hilfe geblieben sei.

Diese Haltung stützt sich auf die Anschauung, daß der deutsche Dampfer „Tacoma", als er die Ausschiffung und den Transport der Besatzung des Kriegsschiffes „Admiral Graf Spee" übernahm, keine militärische Handlung ausführte und die Neutralität der Republik nicht verletzte; seine Handlung war, nach der Auffassung des Herrn Ministers, gleichbedeutend mit einer der genannten Besatzung erwiesenen menschenfreundlichen Hilfeleistung. Indem die deutsche Gesandtschaft sich auf diese Auffassung stützt, behält sie sich alle Rechte vor auf Forderungen im Namen ihrer Regierung, der Dampfergesellschaft und der Besatzung des Schiffes sowie der sonst durch die Entschließung der Regierung der Republik Geschädigten.

[1]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 40.
[2]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 39.

H1572-0432

Ich erlaube mir, die oben dargelegten Ansichten der deutschen Gesandtschaft nicht zu teilen. Man kann die Ausschiffung und den Transport der Besatzung des Kriegsschiffes „Admiral Graf Spee", wie sie sich vor seiner Sprengung und Versenkung in den Hoheitsgewässern Uruguays zutrugen, nicht als eine Hilfeleistung rein menschenfreundlichen Charakters ansehen, als die der Herr Minister sie hinstellt:

1. Weil die betreffenden Handlungen nach den Feststellungen des diesbezüglichen Berichts auf Anweisungen erfolgten, die der Kommandant des in unserem Hafen vor Anker liegenden Kriegsschiffes dem Kapitän der „Tacoma" übermittelt hatte;

2. weil es außer Frage steht, daß der genannte Kommandant in dem Augenblick, wo er dem Kapitän der „Tacoma" diese Maßnahmen befahl, das Schicksal, das dem Panzerschiff „Admiral Graf Spee" wenige Stunden später zuteil werden sollte, schon vorgesehen hatte;

Bekanntlich bestand es in der Versenkung des Schiffs.

3. Allen ist die Haltung bekannt, die die deutsche Botschaft in Buenos Aires im Augenblick des Eintreffens der Mannschaft des „Admiral Graf Spee" einnahm — zu dem offenkundigen Zweck, ihre Internierung zu vermeiden —, und die dahin ging, daß die Besatzungsangehörigen von der Regierung der Republik Argentinien als Schiffbrüchige anzusehen seien;

4. Diese Auffassung wurde von der argentinischen Regierung klar und deutlich zurückgewiesen (siehe die Verordnung vom 19. Dezember 1939[1])).

Es ergibt sich daher als offensichtlich, daß bei der Ausschiffung und der Transportierung der betreffenden Besatzung auf der „Tacoma", die in unserem Hafen lag, schon die Absicht zugrunde lag, durch die von den deutschen diplomatischen Vertretern gegebene Auslegung, die dann von den argentinischen Behörden nicht angenommen wurde, der Mannschaft des „Admiral Graf Spee" die wahrscheinliche Internierung in Buenos Aires zu ersparen;

5. Was bedeutete also der Plan, der in Montevideo seinen Ausgang nahm? Er bedeutete nichts anderes, als daß man erreichen wollte, die Offiziere und Mannschaften, die die Besatzung des „Admiral Graf Spee" bildeten, bei ihrem Eintreffen in Buenos Aires auf freiem Fuß zu lassen, womit man sie in die Lage versetzen wollte, ohne Schwierigkeit zu ihren Betätigungen als deutsche Militärs zurückzukehren;

6. War unter diesen Umständen die Zuflucht, die die betreffende Besatzung an Bord der „Tacoma" suchte, eine Verletzung der Neutralität, die bei uns gilt, oder nicht? War das in unseren Gewässern Ausgeführte unter den geschilderten Verhältnissen ein Akt offenkundiger Mittäterschaft seitens des deutschen Dampfers „Tacoma" oder nicht?

Die Frage stellen, heißt, sie in dem Sinne beantworten, daß das in Frage stehende Handelsschiff durch die während seines Aufenthaltes in Montevideo vorgenommenen Handlungen in ein wirkliches Hilfskriegsschiff umgewandelt wurde.

Die neutralen Regierungen, in deren Lage sich die der Republik befindet, sind, wie es in Art. 25 der Haager Konvention heißt, verpflichtet, die erforderliche Aufsicht zu üben, um innerhalb ihrer Häfen, Reeden und Gewässer jede Verletzung der Neutralitätsregeln zu verhindern. Für die Regierung der Republik tritt noch die, auch sehr strenge, Verpflichtung hinzu, die ihr das Dekret vom 5. September 1939, das ihre Neutralität im gegenwärtigen Kriege erklärt, auferlegt.

In dieser Lage, gegenüber den Verpflichtungen, die sich aus ihrer Eigenschaft als neutrale Macht ergeben und deren Erfüllung sie sich zur unbedingten Richtschnur gemacht hat, und angesichts der vollkommen erwiesenen Tatsachen, die dahin zielten, diese Absichten zu mißachten, hat die Regierung Uruguays keine andere Haltung einnehmen können als die, die ihr durch die Vorgänge und durch die die Neutralität im Seekrieg regelnden Normen vorgeschrieben wurde.

Es ist der Regierung der Republik angenehm, bei dieser Gelegenheit wiederholen zu können, daß sie, wenn sie die feierlich bestätigten Regeln der Haager Konvention angewandt hat, sie dies in dem Geiste getan hat, der in Art. 26 derselben Konvention ausgedrückt ist, nach dem die Ausübung der in dem Abkommen festgestellten Rechte durch eine Macht niemals als eine unfreundliche Handlung angesehen werden darf.

531.

Uruguayische Verordnung vom 23. Januar 1940 betreffend die Internierung der Besatzung der „Tacoma" in Montevideo[2]).

(Übersetzung.)

Montevideo, den 23. Januar 1940.

Nach Kenntnisnahme: der Verordnung vom 30. Dezember 1939[3]), durch die das deutsche Schiff „Tacoma" zum Hilfsschiff einer kriegführenden Flotte erklärt wurde, und durch die für das Schiff zum Verlassen des Hafens von Montevideo demzufolge eine Frist von 24 Stunden festgesetzt wurde, welche das Schiff überschritten hat, womit seine Anwesenheit zu seiner Zurückhaltung führt;

---

[1]) Siehe oben Nr. 474.
[2]) Uruguayisches Blaubuch 1940, Nr. 51.
[3]) Siehe oben Nr. 527.

H1572-0433

und der am heutigen Tag erlassenen Verordnung, durch die die Maßnahmen der Internierung bestimmt wurden, die auf die Offiziere und Mannschaft des deutschen Panzerschiffs „Admiral Graf Spee" anzuwenden sind;

beschließt und verordnet der Präsident der Republik:

Artikel 1. — Auf die Offiziere und Mannschaft des deutschen Schiffs „Tacoma", das gegenwärtig im Hafen von Montevideo zurückgehalten wird, finden die Internierungsbestimmungen Anwendung, die durch die Verordnung vom heutigen Tage für die Offiziere und Mannschaft des Panzerschiffs „Admiral Graf Spee" erlassen worden sind.

Artikel 2. — Zur Mitteilung usw.

BALDOMIR.

A. Guani. — General de Div. Alfredo R. Campos. — Manuel E. Tiscornia.

c) „Westerwald"

532.

Drahtbericht des deutschen Gesandten in Oslo vom 18. November 1939 an das deutsche Auswärtige Amt über die Freilassung des in Norwegen festgehaltenen deutschen Dampfers „Westerwald"[1]).

Habe soeben nach längerer Unterhaltung mit Außenminister Koht sofortige Freigabe Dampfers „Westerwald" durchgesetzt. Koht führt Anhalten des Dampfers u. a. darauf zurück, daß Kapitän zunächst Bewaffnung des Schiffes abgeleugnet und weiter Tatbestand nicht geltend gemacht hat, daß es sich um Staatsschiff im Dienst deutscher Kriegsmarine handelt.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0434

H1572-0435

USA.-Kampfzone

H1572-0436

H1572-0437

533.

Proklamation des amerikanischen Präsidenten vom 4. November 1939 über die Einrichtung einer Kampfzone[1]).

DEFINITION OF COMBAT AREAS

BY THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

A PROCLAMATION

WHEREAS section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, provides as follows:

"(a) Whenever the President shall have issued a proclamation under the authority of section 1 (a), and he shall thereafter find that the protection of citizens of the United States so requires, he shall, by proclamation, define combat areas, and thereafter it shall be unlawful, except under such rules and regulations as may be prescribed, for any citizen of the United States or any American vessel to proceed into or through any such combat area. The combat areas so defined may be made to apply to surface vessels or aircraft, or both.

(b) In case of the violation of any of the provisions of this section by any American vessel, or any owner or officer thereof, such vessel, owner or officer shall be fined not more than $50,000 or imprisoned for not more than five years, or both. Should the owner of such vessel be a corporation, organization, or association, each officer or director participating in the violation shall be liable to the penalty hereinabove prescribed. In case of the violation of this section by any citizen traveling as a passenger, such passenger may be fined not more than $10,000 or imprisoned for not more than two years, or both.

(c) The President may from time to time modify or extend any proclamation issued under the authority of this section, and when the conditions which shall have caused him to issue any such proclamation shall have ceased to exist he shall revoke such proclamation and the provisions of this section shall thereupon cease to apply, except as to offenses committed prior to such revocation."

AND WHEREAS it is further provided by section 13 of the said joint resolution that

"The President may, from time to time, promulgate such rules and regulations, not inconsistent with law as may be necessary and proper to carry out any of the provisions of this joint resolution; and he may exercise any power or authority conferred on him by this joint resolution through such officer or officers, or agency or agencies, as he shall direct."

NOW, THEREFORE, I, FRANKLIN D. ROOSEVELT, President of the United States of America, acting under and by virtue of the authority conferred on me by the said joint resolution, do hereby find that the protection of citizens of the United States requires that there be defined a combat area through or into which it shall be unlawful, except under such rules and regulations as may be prescribed, for any citizen of the United States or any American vessel, whether a surface vessel or an aircraft, to proceed.

AND I do hereby define such combat area as follows:

All the navigable waters within the limits set forth hereafter.

Beginning at the intersection of the North Coast of Spain with the meridian of 2° 45′ longitude west of Greenwich;

Thence due north to a point in 43° 54′ north latitude;

Thence by rhumb line to a point in 45° 00′ north latitude; 20° 00′ west longitude;

Thence due north to 58° 00′ north latitude;

---

[1]) Federal Register 1939, S. 4495.

H1572-0438

Thence by a rhumb line to latitude 62° north, longitude 2° east;

Thence by rhumb line to latitude 60° north, longitude 5° east;

Thence due east to the mainland of Norway;

Thence along the coastline of Norway, Sweden, the Baltic Sea and dependent waters thereof, Germany, Denmark, the Netherlands, Belgium, France and Spain to the point of beginning.

AND I do hereby enjoin upon all officers of the United States, charged with the execution of the laws thereof, the utmost diligence in preventing violations of the said joint resolution and in bringing to trial and punishment any offenders against the same.

AND I do hereby delegate to the Secretary of State the power to exercise any power or authority conferred on me by the said joint resolution as made effective by this my proclamation issued thereunder, which is not specifically delegated by Executive order to some other officer or agency of this Government, and the power to promulgate such rules and regulations not inconsistent with law as may be necessary and proper to carry out any of its provisions.

IN WITNESS WHEREOF, I have hereunto set my hand and caused the Seal of the United States of America to be affixed.

DONE at the city of Washington this fourth day of November, in the year of our Lord nineteen hundred and thirty-nine, and of the Independence of the United States of America the one hundred and sixty-fourth, at 3 p. m.

By the President:

CORDELL HULL
Secretary of State.

FRANKLIN D. ROOSEVELT.

534.

Verlautbarung des amerikanischen Präsidenten vom 4. November 1939 über die Kampfzone[1]).

The revised neutrality law has been signed and has gone into effect today; and I have also, under it, issued a proclamation defining a combat area, described in latitude and longitude.

In plain English, the chief result is this: From now on, no American ships may go to belligerent ports, British, French, and German, in Europe or Africa as far south as the Canary Islands. This is laid down in the law, and there is no discretion in the matter.

By proclaiming a combat area I have set out the area in which the actual operations of the war appear to make navigation of American ships dangerous. This combat area takes in the whole Bay of Biscay, except waters on the north coast of Spain so close to the Spanish coast as to make danger of attack unlikely. It also takes in all the waters around Great Britain, Ireland and the adjacent islands including the English Channel. It takes in the whole North Sea, running up the Norwegian coast to a point south of Bergen. It takes in all of the Baltic Sea and its dependent waters.

In substance, therefore, American ships cannot now proceed to any ports in France Great Britain, or Germany. This is by statute. By proclamation they cannot proceed to any ports in Ireland, nor to any port in Norway south of Bergen; nor to any ports in Sweden, Denmark, Netherlands, or Belgium, nor to Baltic ports. All neutral ports in the Mediterranean and Black Seas are open; likewise all ports, belligerent or neutral, in the Pacific and Indian Oceans and dependent waters, and all ports in Africa south of the latitude of the Canaries (30° N.).

I have discretion to permit, within the spirit of the law, American shipping to operate in the combat areas, where there is necessity. It is intended by regulation to provide that ships and citizens who are now in combat areas may get out of them; and for the minimum of necessary official, relief, and other similar travel which must go on in such areas. It is also intended to provide that vessels which cleared for combat areas before the act and proclamation became effective shall be allowed to complete their voyages.

Combat areas may change with circumstances, and it may be found that areas now safe become dangerous, or that areas now troubled may later become safe. In this case the areas will be changed to fit the situation.

Coastwise American shipping is not affected by the bill nor is shipping between American republics or Bermuda or any of the Caribbean islands. In the main, shipping between the United States and Canada is also not affected.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939), S. 455 f.

H1572-0439

535.

Ausführungsbestimmungen des amerikanischen Staatssekretärs vom 6. November 1939 zur Kampfzonen-Proklamation vom 4. November 1939[1]).

REGULATIONS
UNDER SECTION 3 OF THE JOINT RESOLUTION
OF CONGRESS APPROVED NOVEMBER 4, 1939

November 6, 1939

The President's Proclamation of November 4, 1939, issued pursuant to the provisions of section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, provides as follows:

(Here follows, in the original document, the text of Proclamation No. 2376, which appears on Page 4495 of the „Federal Register" for Tuesday, November 7, 1939.)

By virtue of the authority vested in him by the President's proclamation quoted above to promulgate such rules and regulations not inconsistent with law as may be necessary and proper to carry out the provisions of section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, as made effective by this proclamation, the Secretary of State prescribes the following regulations:

(1) Holders of American passports issued or validated subsequent to September 4, 1939 for travel in Europe are hereby permitted to proceed, in accordance with the authorizations and subject to the restrictions noted on such passports, into and through any such combat area, whether by surface vessels or aircraft, or both, until further regulation. Holders of American passports, whether or not so issued or validated, presently in the combat areas defined by the proclamation of the President of the United States dated November 4, 1939, are hereby permitted to proceed into and through such combat areas in connection with travel in accordance with the authorizations and subject to the restrictions noted on such passports, until further regulation.

(2) The provisions of the President's Proclamation of November 4, 1939, do not apply to the current voyage of any American vessel which cleared for a foreign port in the combat area defined in that proclamation and which departed from a port or from the jurisdiction of the United States in advance of the date of the President's proclamation.

(3) The provisions of the proclamation do not apply to vessels of the United States Navy or the United States Coast Guard proceeding through or into this area under orders or in the course of duty.

(4) The provisions of the proclamation do not apply to any American vessel which, by arrangement with the appropriate authorities of the United States Government, is commissioned to proceed into or through this combat area in order to evacuate citizens of the United States who are in imminent danger to their lives as a result of combat operations incident to the present war, or to any American vessel proceeding into or through this area under charter or other direction and control of the American Red Cross and under safe conduct granted by belligerent states named in the President's proclamation of November 4, 1939.

CORDELL HULL,
Secretary of State.

536.

Ausführungsbestimmung des amerikanischen Staatssekretärs vom 17. November 1939 zur Kampfzonen-Proklamation[2]).

PART 55C—TRAVEL

§ 55C.3 — American nationals in combat areas—(b) Endorsement of passport for travel in combat areas. — American nationals may not travel on any surface vessel or aircraft into or through any area which is or may be defined as a combat area unless they possess American passports which have been endorsed as valid, as hereinafter provided, for such travel by the Passport Division of the Department of State or an American Diplomatic or Consular officer abroad.

(c) Endorsement restricted in validity to one specific journey. — Each such endorsement shall be restricted in validity to one specific journey into or through a combat area and shall not be valid for travel on a belligerent vessel unless transportation on a neutral vessel is not reasonably available.

(d) Endorsement on passports of United States officers and employees. — Endorsements valid for travel into or through a combat area may be placed on the passports of officers and employees of the United States, civil or military, and members of their families if the public service requires.

---

[1]) Federal Register 1939, S. 4510.
[2]) Federal Register 1939, S. 4640 f.

(e) Endorsements for other American nationals in cases of imperative necessity. — Endorsements valid for travel into or through a combat area shall not be placed on the passports of other American nationals except in cases of imperative necessity and unless other routes of travel to destination are not reasonably available.

(f) American nationals authorized to travel without endorsement. — The regulations § 55C.3 (b), (c), (d), (e), and (f) are not applicable to the following American nationals who are hereby authorized, under the conditions stated, to travel into or through combat areas without being in possession of American passports endorsed as valid for such travel:

(1) Officers and enlisted personnel on board vessels of United States Navy or United States Coast Guard. — Officers and enlisted personnel on board any vessels of the United States Navy or United States Coast Guard proceeding into or through combat areas under orders or in the course of duty.

(2) Officers and members of crew of American vessels authorized to evacuate American citizens. — Officers and members of the crew of any American vessel which, by arrangement with the appropriate authorities of the Government of the United States, may be commissioned to proceed into or through a combat area in order to evacuate citizens of the United States who are in imminent danger to their lives as a result of combat operations incident to the present war.

(3) Officers and members of crew of American vessels under direction of American Red Cross. — Officers and members of the crew of any American vessel proceeding into or through a combat area under charter or other direction and control of the American Red Cross and under safe conduct granted by belligerent states.

(4) Officers and members of crew of American vessels on current voyage. — Officers and members of the crew of any American vessel which in advance of a proclamation by the President, defining any area as a combat area, cleared and departed from an American or foreign port for a port or ports within the area so defined as a combat area: Provided, however, That the provisions of this sub-paragraph are limited to a current voyage so undertaken. (Secs. 3 (a), 5 (a), Public Res. 54, 76th Cong., 2d sess., approved Nov. 4, 1939; Proc. No. 2376, Nov. 4, 1939)

November, 17, 1939.

SUMNER WELLES,
Acting Secretary of State.

537.

Proklamation des amerikanischen Präsidenten vom 10. April 1940 über die Erweiterung der Kampfzone auf die skandinavischen Gewässer[1]).

DEFINITION OF A COMBAT AREA
BY THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

A Proclamation

WHEREAS section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, provides as follows:

(Es folgt section 3 der Kampfzonen-Proklamation vom 4. November 1939 [siehe oben Nr. 533].)

AND WHEREAS it is further provided by section 13 of the said joint resolution that.

(Es folgt section 13 der Kampfzonen-Proklamation vom 4. November 1939 [siehe oben Nr. 533].)

AND WHEREAS on November 4, 1939, I issued a proclamation in accordance with the provision of law quoted above defining a combat area.

NOW, THEREFORE, I, FRANKLIN D. ROOSEVELT, President of the United States of America, acting under and by virtue of the authority conferred on me by section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, do hereby find that the protection of citizens of the United States requires that there be an extension of the combat area defined in my proclamation of November 4, 1939 through or into which extended combat area it shall be unlawful, except under such rules and regulations as may be prescribed, for any citizen of the United States or any American vessel, whether a surface vessel or an aircraft, to proceed.

AND I do hereby define the extended combat area as follows:

All the navigable waters within the limits set forth hereafter.

Beginning at the intersection of the North Coast of Spain with the meridian of 2° 45′ longitude west of Greenwich;

Thence due north to a point in 43° 54′ north latitude;

Thence by a rhumb line to a point in 45° north latitude, 20° west longitude;

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940), S. 378 f.

H1572-0440

Thence due north to 58° north latitude;

Thence by a rhumb line to a point in 76° 30′ north latitude, 16° 35′ east longitude;

Thence by a rhumb line to a point in 70° north latitude, 44° east longitude;

Thence due south of the mainland of the Union of Soviet Socialist Republics;

Thence along the coastline of the Union of Soviet Socialist Republics, Finland, Norway, Sweden, the Baltic Sea and dependent waters thereof, Germany, Denmark, the Netherlands, Belgium, France, and Spain to the point of beginning.

AND I do hereby enjoin upon all officers of the United States, charged with the execution of the laws thereof, the utmost diligence in preventing violations of the said joint resolution and in bringing to trial and punishment any offenders against the same.

AND I do hereby delegate to the Secretary of State the power to exercise any power or authority conferred on me by the said joint resolution as made effective by this my proclamation issued thereunder, which is not specifically delegated by Executive order to some other officer or agency of this Government, and the power to promulgate such rules and regulations not inconsistent with law as may be necessary and proper to carry out any of its provisions.

IN WITNESS WHEREOF, I have hereunto set my hand and caused the Seal of the United States of America to be affixed.

DONE at the City of Washington this tenth day of April, in the year of our Lord nineteen hundred and forty, and of the Independence of the United States of America the one hundred and sixty-fourth.

By the President:

CORDELL HULL
Secretary of State.

FRANKLIN D. ROOSEVELT

538.

Proklamation des amerikanischen Präsidenten vom 11. Juni 1940 über die Einrichtung einer Kampfzone im Mittelmeer[1]).

DEFINITION OF A COMBAT AREA BY THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

A Proclamation

WHEREAS section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, provides as follows:

(Es folgt section 3 der Kampfzonen-Proklamation vom 4. November 1939 [siehe oben Nr. 533].)

AND WHEREAS it is further provided by section 13 of the said joint resolution that

(Es folgt section 13 der Kampfzonen-Proklamation vom 4. November 1939 [siehe oben Nr. 533].)

AND WHEREAS on April 10, 1940, I issued a proclamation in accordance with the provision of law quoted above defining a combat area.

NOW, THEREFORE, I, FRANKLIN D. ROOSEVELT, President of the United States of America, acting under and by virtue of the authority conferred on me section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, do hereby find that the protection of citizens of the United States requires that there be defined combat areas in addition to the combat area defined in my proclamation of April 10, 1940, through or into which additional combat areas it shall be unlawful, except under such rules and regulations as may be prescribed for any citizen of the United States or any American vessel, whether a surface vessel or an aircraft, to proceed.

AND I do hereby define the additional combat areas as follows:

All the navigable waters within the limits set forth hereafter:

1. Beginning at the intersection of the West Coast of Morocco with the parallel of 33° 10′ north latitude;

Thence due west to 20° west longitude;

Thence due north to 37° 05′ north latitude;

Thence due east to the mainland of Portugal;

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940), S. 641 ff.

H1572-0441

Thence along the coastline of Portugal, Spain, Gibraltar, Spain, France, Italy, Yugoslavia, Albania, and Greece to the intersection of the East Coast of Greece with the parallel of 39° 40′ north latitude;

Thence due east to the mainland of Turkey;

Thence along the coastline of Turkey, Syria, Palestine, Egypt, Libya, Tunisia, Algeria, and Morocco to the point of beginning.

All the navigable waters within the limits set forth hereafter:

2. Beginning at the intersection of the North Coast of Italian Somaliland with the meridian of 50° longitude east of Greenwich;

Thence due north to the mainland of Arabia;

Thence eastward along the coast of Arabia to the meridian of 51° east longitude;

Thence due south to the mainland of Italian Somaliland;

Thence westward along the coast of Italian Somaliland to the point of beginning.

AND I do hereby enjoin upon all officers of the United States, charged with the execution of the laws thereof, the utmost diligence in preventing violations of the said joint resolution and in bringing to trial and punishment any offenders against the same.

AND I do hereby delegate to the Secretary of State the power to exercise any power or authority conferred on me by the said joint resolution as made effective by this my proclamation issued thereunder, which is not specifically delegated by Executive order to some other officer or agency of this Government, and the power to promulgate such rules and regulations not inconsistent with law as may be necessary and proper to carry out any of its provisions.

IN WITNESS WHEREOF, I have hereunto set my hand and caused the Seal of the United States of America to be affixed.

DONE at the City of Washington this eleventh day of June, in the year of our Lord nineteen hundred and forty, and of the Independence of the United States of America the one hundred and sixty-fourth.

By the President:

CORDELL HULL,
Secretary of State.

FRANKLIN D. ROOSEVELT

June 11, 1940, 5 : 20 p. m. E. S. T.

539.

Ausführungsbestimmung des amerikanischen Staatssekretärs vom 11. Juni 1940 zur Kampfzonen-Proklamation vom 11. Juni 1940[1]).

PART 55C—TRAVEL

§ 55C.6 — Application of §§ 55C.3 (a) and 55C.4 (a)—(c) to combat areas defined in President's proclamation of June 11, 1940. — The regulations under section 3 of the joint resolution of Congress approved November 4, 1939, which the Secretary of State promulgated on November 6 and November 17,[2]) 1939, henceforth apply equally in respect to travel into or through the additional combat areas defined in the President's proclamation of June 11, 1940: Provided however, That the exceptions authorized by § 55C.4 (a) shall apply only to American vessels which, on the date of the issuance of the regulations in this section, are within one of these additional combat areas, or in the Aegean Sea north of 39° 40′ north latitude, the Black Sea, or waters connecting the two, or in the Red Sea or the Gulf of Aden west of 50° east longitude, and shall permit such vessels to proceed through those areas and waters only in accordance with directions issued to their operators by the United State Maritime Commission. (Sec. 3, Public Res. 54, 76th Cong., 2d sess., approved Nov. 4, 1939; Proc. No. 2410, June 11, 1940).

June 11, 1940.

CORDELL HULL,
Secretary of State.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940), S. 644 f.
[2]) Siehe oben Nr. 536.

H1572-0442

540.

Note des amerikaniſchen Staatsſekretärs vom 14. Dezember 1939 an den britiſchen Botſchafter in Waſhington gegen das erzwungene Anlaufen von Häfen innerhalb der Kampfzone durch amerikaniſche Schiffe[1]).

I have the honor to acknowledge the receipt of Your Excellency's note, no. 471, of November 9, 1939, in regard to certain provisions of the Neutrality Act of 1939 and to the President's Proclamation of November 4, issued pursuant to the terms of Section 3 of that act, in which you inform me that your Government feels obliged formally to reserve its rights in the matter of the exercise of belligerent activities in respect to United States vessels in the manner indicated in your note of September 10, 1939.

It was suggested in that note that neutral vessels en route to certain countries should voluntarily call at one of the several "contraband control" bases designated by your Government in order that the examination of their cargoes might be facilitated, by examination in port rather than on the high seas. Since, pursuant to the Act of Congress approved November 4, 1939, and the President's Proclamation of the same date, it becomes illegal for American vessels to enter the so-called combat zone about the British Isles and the Northern coast of Europe, they are thereby precluded from voluntarily entering the "contraband control" bases within the combat zone, and Your Excellency's note is understood as undertaking to reserve a right of your Government to divert American vessels to such bases, by force if necessary, acting, in that respect, without regard to the municipal law of the United States or the rights, obligations, and liabilities of American vessels under that law.

In this connection I am impelled to bring to the attention of Your Excellency's Government the following considerations which I conceive to be of such importance as to merit most careful notice.

First. — Since, under the Neutrality Act, it is illegal for American vessels to carry cargo to belligerent ports in Europe and Northern Africa, such vessels will, of necessity, be carrying only such cargo as is shipped from one neutral country to another. Such cargo is entitled to the presumption of innocent character, in the absence of substantial evidence justifying a suspicion to the contrary.

Second. — It is my understanding that the American steamship companies operating cessels to European destinations, putting aside certain of their rights under accepted principles of international law, have voluntarily indicated a willingness to cooperate with the British authorities in every practicable manner intended best to serve the mutual interests of themselves and the British Government in those circumstances in which the respective rights of the two parties might be regarded by them as in some respects in conflict. It is my belief that such a spirit of liberality on the part of American shipping interests should be met by a corresponding degree of accommodation and flexibility on the part of the British Government, and that such mutual deferences should avoid giving rise to any occasion for the forcible diversion of such American vessels to those belligerent ports which they are by the law of the United States prohibited from entering.

In view of these considerations, it is difficult for my Government to foresee, as a practical matter, any occasion necessitating the entry of American vessels into belligerent ports. If, despite these considerations the British authorities should feel it necessary to compel any American vessel to enter the combat area or any of those belligerent ports which by the provisions of the neutrality law they are prohibited from entering, the Government of the United States will feel it necessary to examine carefully into all of the facts of the case and to take such further action as the results of such examination appear to make necessary or expedient. Meanwhile, I feel that I should inform Your Excellency that this Government, for itself and its nationals, reserves all its and their rights in the matter and that it will be expected that compensation for losses and injuries resulting from the infraction of such rights will be made as a matter of course.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940), S. 4 f.

H1572-0443

H1572-0444

Panamerikanische Sicherheitszone

H1572-0445

H1572-0446

541.

Deklaration von Panama vom 3. Oktober 1939 (nebst Zusatzerklärungen Brasiliens, Argentiniens und Guatemalas) über die Sicherheitszone[1]).

DECLARATION OF PANAMA

The Governments of the American Republics meeting at Panamá, have solemnly ratified their neutral status in the conflict which is disrupting the peace of Europe, but the present war may lead to unexpected results which may affect the fundamental interests of America and there can be no justification for the interests of the belligerents to prevail over the rights of neutrals causing disturbances and suffering to nations which by their neutrality in the conflict and their distance from the scene of events, should not be burdened with its fatal and painful consequences.

During the World War of 1914—1918 the Governments of Argentina, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador and Peru advanced, or supported, individual proposals providing in principle a declaration by the American Republics that the belligerent nations must refrain from committing hostile acts within a reasonable distance from their shores.

The nature of the present conflagration, in spite of its already lamentable proportions, would not justify any obstruction to inter-American communications which, engendered by important interests, call for adequate protection. This fact requires the demarcation of a zone of security including all the normal maritime routes of communication and trade between the countries of America.

To this end it is essential as a measure of necessity to adopt immediately provisions based on the above-mentioned precedents for the safeguarding of such interests, in order to avoid a repetition of the damages and sufferings sustained by the American nations and by their citizens in the war of 1914—1918.

There is no doubt that the Governments of the American Republics must foresee those dangers and as a measure of self-protection insist that the waters to a reasonable distance from their coasts shall remain free from the commission of hostile acts or from the undertaking of belligerent activities by nations engaged in a war in which the said governments are not involved.

For these reasons the Governments of the American Republics RESOLVE AND HEREBY DECLARE:

1. As a measure of continental self-protection, the American Republics, so long as they maintain their neutrality, are as of inherent right entitled to have those waters adjacent to the American continent, which they regard as of primary concern and direct utility in their relations, free from the commission of any hostile act by any non-American belligerent nation, whether such hostile act be attempted or made from land, sea or air.

Such waters shall be defined as follows. All waters comprised within the limits set forth hereafter except the territorial waters of Canada and of the undisputed colonies and possessions of European countries within these limits:

Beginning at the terminus of the United States—Canada boundary in Passamaquoddy Bay, in 44° 46′ 36″ north latitude, and 66° 54′ 11″ west longitude;

Thence due east along the parallel 44° 46′ 36″ to a point 60° west of Greenwich;

Thence due south to a point in 20° north latitude;

Thence by a rhumb line to a point in 5° north latitude, 24° west longitude;

Thence due south to a point in 20° south latitude;

Thence by a rhumb line to a point in 58° south latitude, 57° west longitude;

Thence due west to a point in 80° west longitude;

Thence by a rhumb line to a point on the equator in 97° west longitude;

Thence by a rhumb line to a point in 15° north latitude, 120° west longitude;

Thence by a rhumb line to a point in 48° 29′ 38″ north latitude, 136° west longitude;

Thence due east to the Pacific terminus of the United States—Canada boundary in the Strait of Juan de Fuca.

2. The Governments of the American Republics agree that they will endeavor, through joint representation to such belligerents as may now or in the future be engaged in hostilities, to secure the compliance by them with the provisions of this Declaration, without prejudice to the exercise of the individual rights of each State inherent in their sovereignty.

3. The Governments of the American Republics further declare that whenever they consider it necessary they will consult together to determine upon the measures which they may individually or collectively undertake in order to secure the observance of the provisions of this Declaration.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939) S. 331 ff.

H1572-0447

4. The American Republics, during the existence of a state of war in which they themselves are not involved, may undertake, whenever they may determine that the need therefore exists, to patrol, either individually or collectively, as may be agreed upon by common consent, and in so far as the means and recources of each may permit, the waters adjacent to their coasts within the area above defined. (Approved, October 3, 1939.)

DECLARATION OF THE BRAZILIAN GOVERNMENT ON CONTINENTAL WATERS

The sovereignty of the American Continent is founded on the inviolate bases of consultation, non-intervention, conciliation, arbitration, and above all, on the pacific sentiment of the American nations, who are enemies of war and friends of peace.

We do not have and we will not have anything to fear from each other in America; on the contrary, we have in each other, on land, sea and air, the assurance of security for each and all of the nations of America.

Continental security against overseas aggression must be obtained on sounder bases.

It is on the seas that surround us that lies the future fate of our sovereignties, because the protection of American soil will not be possible, as in the past, without the security of the surrounding seas.

The sea outside territorial waters, only three miles from our coast, from our cities and even from our cities and even from our capitals, not only is not ours, but in it we are at the mercy of any action contrary to the free and peaceful expansion of our sovereignty, of our continental relations and even of the maritime communications between ports of the same country.

To the defense of the continental territorial integrity, we must add, therefore, as an inseparable part of an American political whole, the security of continental waters.

The Meeting at Panamá must request and receive from all the belligerents engaged in the war, in which no American Republic is involved, the assurance that the countries in conflict will abstain from any belligerent act or activity on the sea, within the limit of the waters adjacent to the American Continent considered as being useful or of direct and primary interest to the American Republics.

We expect the belligerent nations, and those which in the future may take part in the present war, to observe and respect this Declaration which will be made in Panama as a complement of the Monroe Doctrine and of the Declaration of Buenos Aires and Lima.

We believe that the principle of continental waters will not affect the sovereignty of other nations, but rather that it will protect the sovereignty of the American countries and will favor the peaceful relations of all nations.

Our Continent, furthermore, has a right to reduce the effects of the war, by preventing is conflicts from being brought near our shores to perturb our tranquility, threatening to compromise or complicate our neutral status.

Brazil does not make and never has made an issue of formulas and words, but the idea that it suggested with regard to continental waters will be defended by Brazil, because it considers the principle useful for its existence and that of the other Republics of America.

These are the bases of the Brazilian vote and of the attitude of its delegates to the meeting of Panama.

DECLARATION OF THE ARGENTINE DELEGATION

The Argentine Delegation declares that in waters adjacent to the South American Continent, in that territorial extent of coasts which, in the zone defined as free from any hostile act, corresponds to the Argentine Republic, it does not recognize the existence of colonies or possessions of European countries, and adds that it specifically reserves and maintains intact the legitimate titles and rights of the Argentine Republic to islands such as the Malvinas, as well as to any other Argentine territory located within or beyond the said zone.

DECLARATION OF THE MINISTER OF FOREIGN AFFAIRS OF GUATEMALA

The declaration and reservation of His Excellency, Dr. Melo, of Argentina, impels me to present, on behalf of Guatemala, a like declaration and reservation, because the controversy of Guatemala with the British Empire is similar and my silence might be interpreted as an abandonment of the legitimate rights now under discussion.

542.

Verlautbarung der britischen Admiralität vom 13. Oktober 1939 über die Sicherheitszone und die Hoheitsgewässer[1]).

Several unofficial reports have been received recently of the important decisions reached at the Panama Conference of the Republics of America. These reports are to the effect that a neutral or safety zone of variously stated depth from the coast is to be established. It is understood that the zone is in no way intended as an extension of territorial waters, but belligerents are to be invited to accept the limitation of their operations which would be involved by the scheme. This is clearly the wisest way of proceeding, since while belligerents, and particularly the Allies, may be anxious to assist all neutral countries in keeping war from the proximity of their coasts, it must be for them to decide whether or not to accept restrictions which would limit their enjoyment of certain well established rights.

[1]) „Lloyd's List and Shipping Gazette" vom 14. Oktober 1939.

H1572-0448

Neutral States are entitled and bound to demand that belligerents shall abstain from hostilities in their territorial waters, and it is not a hostile act if a neutral repels, even by force, an attack upon his neutrality. During the Great War, Norway, Sweden, Spain and Holland forbade belligerent submarines to enter their territorial waters except in case of distress.

In olden times many extravagant claims were put forward by the various nations as to the limit of their territorial waters, but since those days such claims have been drastically modified, and it is now generally recognised that no country can properly claim jurisdiction over large areas of ocean, nor the right to control or exclude the movements of foreign ships on the high seas. This applies equally to belligerent operations, though a belligerent can, of course, restrict his operations of his own free will if he so wishes.

Since the Great War the importance of the limit of territorial waters has been brought to the notice of the public in several ways, among others by reason of the National Prohibition Act of America. Resulting from discussions with Great Britain, an agreement was reached in Washington in 1924 whereby the United States was given a right to board and examine any British vessel suspected of being engaged in liquor smuggling, at a distance from the coast that could be traversed by that vessel in one hour. By the same agreement Great Britain and America declared that it was their firm intention to uphold the principle that three marine miles, extending from the coastline outwards and measured from low-water mark, should constitute the proper limits of territorial waters. Similar agreements were subsequently entered into by America with Germany and Sweden.

Certain bays, straits and canals have from time to time been the subject of special international agreement, so that when questions of jurisdiction and sovereignty arise, careful reference must be made to any agreements applicable to the particular case. The width of the general belt of territorial waters is now widely accepted as being three miles. Great Britain, in common with many other countries, has long refused to recognise claims to a territorial belt of great width.

543.

Protesterklärung der 21 amerikanischen Republiken vom 23. Dezember 1939 an Großbritannien, Frankreich und Deutschland gegen die Verletzung der Sicherheitszone durch britische Kriegsschiffe und durch das deutsche Panzerschiff „Admiral Graf Spee"[1].

The American Governments are officially informed of the naval engagement which took place on the thirteenth instant off the north-eastern coast of Uruguay, between certain British naval vessels and the German vessel "Graf Von Spee", which, according to reliable reports, attempted to overhaul the French merchant vessel "Formose" between Brazil and the port of Montevideo after having sunk other merchant vessels.

They are also informed of the entry and scuttling of the German warship in the waters of the River Plate upon the termination of the time limit which, in accordance with the rules of international law, was granted to it by the Government of the Republic of Uruguay.

On the other hand, the sinking or detention of German merchant vessels by British vessels in American waters is publicly known, as appears—to begin with—from the recent cases of the "Düsseldorf", "Ussukuma" and others.

All these facts which affect the neutrality of American waters, compromise the aims of continental protection provided for by the Declaration of Panama of October 3, 1939, the first paragraph of which establishes:

As a measure of continental self-protection, the American Republics, so long as they maintain their neutrality, are as of inherent right entitled to have those waters adjacent to the American continent, which they regard as of primary concern and direct utility in their relations, free from the commission of any hostile act by any non-American belligerent nation, whether such hostile act be attempted or made from land, sea or air.

Therefore, in accordance with the method provided for in that instrument and with a view to avoiding the repetition of further events of the nature to which reference is made above, the American nations resolve to lodge a protest with the belligerent countries and to initate the necessary consultation in order to strengthen the system of protection in common through the adoption of adequate rules, among them those which would prevent belligerent vessels from supplying themselves and repairing damages in American ports, when the said vessels have committed warlike acts within the zone of security established in the Declaration of Panama.

544.

Antwortnote des britischen Gesandten in Panama vom 14. Januar 1940 an den panamenischen Sekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf die Protesterklärung der 21 amerikanischen Republiken vom 23. Dezember 1939[2].

His Majesty's Government in the United Kingdom have devoted most careful consideration to the communication agreed upon unanimously by the 21 American Republics, the text of which was telegraphed to His Majesty The King by the Acting President of Panama on December 23rd last. In that communication reference was made, among other matters, to the recent naval action between British and German warships in the South Atlantic and to the maritime security zone described in the Declaration of Panama of October 3rd, 1939.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. I (1939) S. 723. — Diese Erklärung ist der britischen, französischen und deutschen Regierung durch den Präsidenten von Panama übermittelt worden.
[2]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940) S. 199 ff.

H1572-0449

His Majesty's Government, who themselves so long strove to prevent war, fully appreciate the desire of the American Republics to keep the war away from the shores of the American Continent. It was therefore not merely with interest but with understanding that His Majesty's Government learned of the maritime security zone proposal. His Majesty's Government noted with satisfaction from the Declaration of Panama itself that the attempt would be made to base the observance of its provisions upon the consent of the belligerents. This fresh expression of adherence to the idea of solving international difficulties by mutual discussion, which has always been upheld by the American Republics confirmed His Majesty's Government's belief that these Powers would not attempt to enforce observance of the zone by unilateral action and encouraged their hope that it would be possible to give effect by means of negotiation to the intentions which inspired it.

It was in this spirit that His Majesty's Government were examining the proposal of the Conference of Panama at the time when the communication of December 23rd was received. In view of this communication His Majesty's Government desire to draw the attention of the American Republics to the following considerations: It will be apparent, in the first place, that the proposal, involving as it does the abandonment by the belligerents of certain legitimate belligerent rights, is not one which on any basis of International Law can be imposed upon them by unilateral action, and that its adoption requires their specific assent. The acceptance by His Majesty's Government of the suggestion that the belligerents should forego their rights in the zone must clearly be dependent upon their being assured that the adoption of the zone proposal would not provide German warships and supply ships with a vast sanctuary from which they could emerge to attack Allied and neutral shipping, to which they could return to avoid being brought to action, and in which some un-neutral service might be performed by non-German ships, for example by the use of wireless communications. It would also be necessary to ensure that German warships and supply ships would not be enabled to pass with impunity from one ocean to another through the zone, or German merchant ships to take part in inter-American trade and earn foreign exchange, which might be used in attempts to promote subversion and sabotage abroad and to procure supplies for the prolongation of the war, thus depriving the Allies of the fruits of their superiority at sea. Moreover, the acceptance of the zone proposals would have to be on the basis that it should not constitute a precedent for a far-reaching alteration in the existing laws of maritime neutrality.

Unless these points are adequately safeguarded, the zone proposals might only lead to the accumulation of belligerent ships in the zone. This in turn might well bring the risk of war nearer to the American States and lead to friction between on the one hand the Allies, pursuing their legitimate belligerent activities, and on the other the American Republics, endeavouring to make this new policy prevail.

The risk of such friction, which His Majesty's Government would be the first to deplore, would be increased by the application of sanctions. His Majesty's Government must emphatically repudiate any suggestion that His Majesty's Ships have acted, or would act, in any way that would justify the adoption by neutrals of punitive measures which do not spring from the accepted canons of neutral rights and obligations. If, therefore, the American States were to adopt a scheme of sanctions for the enforcement of the zone proposal, they would, in effect, be offering a sanctuary to German warships, within which His Majesty's Ships would be confronted with the invidious choice of having either to refrain from engaging their enemy or laying themselves open to penalties in American ports and waters.

Up to the present it does not appear that means have been found by which the disadvantages of the zone proposal could be eliminated. That this is the case was shown by the operations in the zone of the warship "Admiral Graf Spee" and the supply ship "Tacoma".

With regard to the specific incidents of which mention is made in the communication under reply, His Majesty's Government must observe that the legitimate activities of His Majesty's Ships can in no way imperil, but must rather contribute to the security of the American Continent, the protection of which was the object of the framers of the Declaration of Panama. His Majesty's Government cannot admit that there is any foundation for a claim that such activities have in any way exposed them to justifiable reproach, seing that the zone proposal has not been made effective and belligerent assent has not yet been given to its operation.

In view of the difficulties described above, it appears to His Majesty's Government that the only effective method of achieving the American object of preventing belligerent acts within the zone would be, firstly, to ensure that the German Government would send no more warships into it. Secondly, there are obvious difficulties in applying the zone proposal at this stage of the war when so much German shipping has already taken refuge in American waters. If the Allies are to be asked to forego the opportunity of capturing these vessels, it would also seem to be necessary that they should be laid up under Pan-American control for the duration of the war.

In the view of His Majesty's Government it would only be by means such as those indicated that the wish of the American Governments to keep war away from their coasts could be realised in a truly effective and equitable manner. Until His Majesty's Government are able to feel assured that the scheme will operate satisfactorily, they must, anxious as they are for the fulfilment of American hopes, necessarily reserve their full belligerent rights in order to fight the menace presented by German action and policy and to defend that conception of law and that way of life, which they believe to be as dear to the peoples and Governments of America as they are to the peoples and Governments of the British Commonwealth of Nations.

H1572-0450

545.

Antwortnote des französischen Geschäftsträgers in Panama vom 23. Januar 1940 an den panamenischen Sekretär für Auswärtige Angelegenheiten auf die Protesterklärung der 21 amerikanischen Republiken vom 23. Dezember 1939[1]).

1° Le gouvernement de la République française a examiné avec attention la communication que le président en exercice de la République de Panama a bien voulu adresser, le 23 décembre dernier, au président de la République française, à la suite d'un accord unanime entre les vingt et une Républiques américaines. Cette communication se référait à une action navale qui s'est produite entre bâtiments de guerre britanniques et allemands après que l' « Admiral Graf Spee » eut tenté d'atteindre, pour le détruire, le navire de commerce français « Formose ».

2° Cette communication se réfère au désir, manifeste par les Républiques américaines dans la déclaration de Panama d'écarter la guerre des côtes du continent américain. Le gouvernement de la République, qui s'est longtemps efforcé d'èviter la guerre, apprècie pleinement le dèsir des Républiques américaines et il a examiné dans l'esprit le plus sympathique leur proposition tendant à la création d'une zone de sécurité maritime. Il interprète les démarches faites au nom des gouvernements américains, tant le 23 décembre que par la communication précédente de la déclaration de Panama, comme impliquant, dans l'esprit de ces gouvernements, que la constitution d'une telle zone comportant une renonciation par les Etats belligérants à l'exercice, dans le vastes espaces, de droits bien établis par la coutume internationale, ne saurait résulter que d'un accord entre tous les Etats intéressés.

3° Les fais récents auxquels s'est référée la communication adressée au gouvernement de la République française au nom des vingt et une Républiques américaines illustrent très clairement la situation qu'il s'agit de régler. Ces faits procèdent de la tentative de l' « Admiral Graf Spee » d'attaquer et de détruire, dans la zone de sécurité maritime, le navire de commerce français « Formose ». Il est clair que, dans les circonstances de la guerre actuelle, de telles tentatives de la part de navires allemands ne peuvent avoir aucune conséquence sur l'issue de cette guerre. Il est non moins clair que si de tels faits sont commis ou tentés, il est du droit strict de la France et de la Grand-Bretagne de s'y opposer en temps utile par une contre-attaque et qu'on ne peut leur demander de renoncer à ce droit. Il en résulte que, pour que la zone de sécurité maritime puisse devenir une réalité ainsi que le désirent les gouvernements américains, il est indispensable que ceux-ci fournissent au gouvernement de la République une assurance satisfaisante, que le gouvernement allemand n'enverra plus de bâtiments de guerre, ni de navires de ravitaillement, dans cette zone.

4° La supériorité incontestable que la France et la Grande-Bretagne ont sur l'Allemagne dans l'Atlantique et le Pacifique a eu pour conséquence que de nombreux navires de commerce allemands n'ont eu d'autre ressource, pour échapper à l'exercice légitime du droit de prise, que de chercher refuge dans des ports américains. L'institution de la zone de protection ne saurait avoir pour effet de les libérer et de priver ainsi les alliés des avantages découlant pour eux de leur supériorité navale sur l'Allemagne; elle devrait donc comporter, de la part de chaque gouvernement américain, des mesures efficaces et propres à retenir dans ses ports les navires allemands qui s'y sont réfugiés.

5° Les gouvernement américains ne paraissent pas envisager de prendre la responsabilité d'assurer, dans les vastes espaces qui constitueraient la zone de protection, la répression des actes d'assistance hostile (unneutral service). La possibilité de tels actes est si grande, notamment grâce aux radiocommunications, que les forces navales françaises ne sauraient être privées du droit de les prévenir et de les réprimer dans toute la mesure admise par le droit international.

6° C'est sur ces bases, si les gouvernements américains les font accepter par tous les Etats belligérants, que, de l'avis du gouvernement de la République, devrait être recherchée la réalisation des buts que poursuivent les Républiques américaines.

7° Le gouvernement de la République ne se dissimule pas qu'en raison de la nouveauté des procédés et de l'entendu de la zone, des divergences de vues pourront surgir sur des cas concrets. Du moins pourront-elles être aisément traitées par la voi diplomatique si, dans l'application comme dans le principe, on s'efforce de suivre la méthode de la franche discussion et du mutuel accord. On risquerait, au contraire, de provoquer de regrettables frictions en procédant d'une manière unilatérale s'éloignant de la pratique habituelle des nations. Ces frictions seraient particulièrement graves si elles procédaient de mesures pénales contre des navires qui n'auraient rien fait de contraire au droit des gens. Refuser, dans un cas de ce genre, refuge ou ravitaillement à un navire de guerre contrasterait d'une façon fâcheuse avec la ligne de conduite adoptée par le gouvernement de l'Uruguay à l'égard de l' «Admiral Graf Spee».

8° Le gouvernement de la République espère qu'en exposant ainsi son sentiment, il aura contribué à la réalisation des vues dont se sont inspirées les vingt et une Républiques américaines. Il compte, en même temps, que celles-ci reconnaîtront que, tant qu'un accord ne sera pas intervenu sur les bases décrites ci-dessus, le gouvernement de la République conserve le plein exercice de ses droits de belligérant qui sont fondés sur le droit international et qui doivent lui permettre de sauvegarder les principes de droit et la conception de la vie qu'il partage avec les gouvernements et les peuples d'Amérique.

[1]) „Le Temps" vom 25. Januar 1940.

H1572-0451

546.

Note des deutschen Geschäftsträgers in Panama vom 14. Februar 1940 an den panamenischen Sekretär für Auswärtige Angelegenheiten zur Deklaration von Panama und in Erwiderung auf die Protestnote der 21 amerikanischen Republiken vom 23. Dezember 1939[1]).

Der verewigte Herr Präsident der Republik Panama hat dem Herrn Deutschen Reichskanzler mit Telegramm vom 4. Oktober v. J. namens der amerikanischen Republiken den Wortlaut der sogenannten Deklaration von Panama mitgeteilt, die das Ziel verfolgt, die neutralen amerikanischen Republiken davor zu schützen, daß ihre Lebensinteressen durch die Auswirkungen des gegenwärtig bestehenden Kriegszustandes gefährdet werden.

Zu diesem Zwecke wird in der Deklaration die Einrichtung einer Sicherheitszone in Aussicht genommen, und zwar derart, daß in den an den amerikanischen Kontinent angrenzenden Gewässern in bestimmter Ausdehnung seitens der Kriegführenden keine kriegerischen Aktionen durchgeführt werden sollen. Die Regierungen der amerikanischen Republiken stimmen darin überein, daß sie sich bemühen wollen, von den Kriegführenden die Anerkennung einer solchen Sicherheitszone zu erlangen.

In einem weiteren Telegramm des Herrn Stellvertretenden Präsidenten der Republik Panama vom 24. Dezember v. J. werden bestimmte Vorfälle erwähnt, die nach Ansicht der amerikanischen Regierungen geeignet gewesen seien, die Bemühungen um die Sicherheit des amerikanischen Kontinents zu gefährden. Ferner wurde in diesem Telegramm mitgeteilt, daß die amerikanischen Regierungen bei den kriegführenden Mächten Protest wegen dieser Vorfälle einlegten, und daß sie in eine Beratung zum Zweck der Verstärkung des Systems des gemeinsamen Schutzes eingetreten seien.

Der Herr Deutsche Reichskanzler hat den Empfang dieser beiden Telegramme mit Telegrammen vom 23. Oktober und 29. Dezember v. J. bestätigt und hinzugefügt, daß er die deutsche Regierung mit der Prüfung der Angelegenheit beauftragt habe. Als Ergebnis dieser Prüfung beehre ich mich, Euerer Exzellenz mit der Bitte um Weiterleitung an die übrigen amerikanischen Regierungen folgendes mitzuteilen:

1. Die deutsche Regierung begrüßt den in der Erklärung von Panama zum Ausdruck gebrachten Willen der amerikanischen Republiken, während des gegenwärtigen Konflikts strikte Neutralität zu wahren, und hat volles Verständnis dafür, daß diese im Rahmen des Möglichen Auswirkungen des gegenwärtigen Krieges auf ihre Länder und Völker vorzubeugen wünschen.

2. Die deutsche Regierung glaubt sich in Übereinstimmung mit den amerikanischen Regierungen darüber zu befinden, daß die in der Erklärung von Panama in Aussicht genommene Regelung eine Abänderung des gegenwärtigen Völkerrechts bedeuten würde, und entnimmt dem Telegramm vom 4. Oktober v. J. den Wunsch, diese Frage im Einvernehmen mit den Kriegführenden zu regeln. Die deutsche Regierung vertritt nicht den Standpunkt, daß die bisher anerkannten Regeln des Völkerrechts als eine starre und für immer unabänderliche Ordnung angesehen werden müßten.

Sie ist vielmehr der Ansicht, daß diese Regeln einer Anpassung an die fortschreitende Entwicklung und an neu hervortretende Verhältnisse fähig sind und bedürfen. In diesem Geiste ist sie auch bereitwillig an die Prüfung des Vorschlages der neutralen amerikanischen Regierungen herangetreten. Sie muß jedoch darauf hinweisen, daß für die deutschen Kriegsschiffe bisher auch in den Gewässern der in Aussicht genommenen Sicherheitszone natürlich nur die geltenden Rechtsregeln maßgebend sein konnten.

An diese Rechtsregeln haben sich die deutschen Kriegsschiffe bei ihren Aktionen auf das strikteste gehalten.

Soweit sich daher der von den amerikanischen Regierungen eingelegte Protest gegen das Vorgehen deutscher Kriegsschiffe richten soll, kann er von der deutschen Regierung nicht als begründet anerkannt werden. Sie hat auch in dem besonderen in dem Telegramm des Stellvertretenden Präsidenten der Republik Panama vom 24. Dezember erwähnten Falle ihre abweichende rechtliche Auffassung bereits gegenüber der Regierung von Uruguay zum Ausdruck gebracht.

Ferner kann die deutsche Regierung den Regierungen der amerikanischen Republiken auch nicht die Befugnis zuerkennen, einseitig in einer von dem bisher geltenden Recht abweichenden Weise Maßnahmen zu beschließen, wie sie nach dem Telegramm vom 24. Dezember v. J. von den amerikanischen Regierungen gegen die Schiffe der kriegführenden Staaten, die in den Gewässern der geplanten Sicherheitszone kriegerische Akte begangen haben, in Erwägung gezogen werden sollen.

3. Bei der Prüfung der Fragen, die mit dem Plan der Einrichtung der Sicherheitszone zusammenhängen, ergibt sich von vornherein ein wichtiger Punkt, der die Lage Deutschlands und die der anderen kriegführenden Mächte in dieser Beziehung als ungleich erscheinen läßt. Während nämlich Deutschland auf dem amerikanischen Kontinent niemals territoriale Ziele verfolgt hat, haben sich Großbritannien und Frankreich auf diesem Kontinent und auf vorgelagerten Inseln im Laufe der letzten Jahrhunderte wichtige Besitzungen und Stützpunkte geschaffen, deren praktische Bedeutung auch für die hier in Betracht kommenden Fragen keiner näheren Darlegung bedarf.

Durch diese Ausnahme von der Monroe-Doktrin zugunsten Großbritanniens und Frankreichs wird der von den neutralen amerikanischen Regierungen gewünschte Effekt der Sicherheitszone von vornherein grundsätzlich und ernstlich beeinträchtigt. Die hierdurch bedingte Ungleichheit in der Lage Deutschlands und seiner Kriegsgegner könnte vielleicht bis zu einem gewissen Grade dadurch beseitigt werden, daß sich Großbritannien und Frankreich unter der Garantie der amerikanischen Staaten bindend verpflichten würden, die erwähnten Besitzungen und Inseln nicht zum Ausgangs- oder Stützpunkt kriegerischer Aktionen zu machen.

[1]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0452

Auch wenn das geschähe, würde noch immer die Tatsache bestehen bleiben, daß ein kriegführender Staat, nämlich Kanada, nicht nur im Westen und Osten unmittelbar an die erwähnte Zone angrenzt, sondern daß Teile kanadischen Gebietes sogar von der Zone umschlossen werden.

4. Trotz der vorstehend dargelegten Umstände würde die deutsche Regierung ihrerseits durchaus bereit sein, in einen weiteren Gedankenaustausch mit den Regierungen der amerikanischen Republiken über die Inkraftsetzung der Erklärung von Panama einzutreten. Aus der neuerdings durch Presse und Rundfunk bekanntgewordenen Antwort der britischen und französischen Regierung muß die deutsche Regierung jedoch entnehmen, daß diese beiden Regierungen nicht gewillt sind, ernstlich auf den Gedanken der Sicherheitszone einzugehen.

Allein die Tatsache der Aufstellung von Forderungen, wonach deutschen Kriegsschiffen das Einlaufen in die erwähnte Zone nicht gestattet sein soll, während die Kriegsschiffe der Gegner offenbar das Recht zum Einlaufen in die Zone unbeschränkt behalten sollen, zeigt einen derartigen Mangel an der Achtung der elementarsten Begriffe des internationalen Rechts und mutet den Regierungen der amerikanischen Staaten eine so flagrante Verletzung der Neutralität zu, daß die deutsche Regierung darin nur den Willen der britischen und französischen Regierung erblicken kann, den Grundgedanken der Sicherheitszone von vornherein zunichte zu machen.

5. Bei aller Bereitschaft der deutschen Regierung, auf die Vorschläge und Anregungen der amerikanischen Staaten auf diesem Gebiet einzugehen, kann die deutsche Regierung sich einen Erfolg von der Weiterverfolgung des Planes der Sicherheitszone nur dann versprechen, wenn der bekanntgewordene englische und französische Standpunkt grundlegend revidiert wird.

547.

Protestnote des panamenischen Präsidenten namens der 21 amerikanischen Republiken vom 16. März 1940 an den britischen König gegen die Verletzung der Sicherheitszone durch ein britisches Kriegsschiff bei der Verfolgung des deutschen Dampfers „Wakama"[1]).

I have the honor to bring to the attention of Your Majesty that on the fourteenth of February the Government of the United States of Brazil informed me as follows:

I have to advise Your Excellency that on February 12th last the German freighter "Wakama" was sunk by its own crew about 15 miles from the Brazilian coast when hailed by an English war vessel, obviously for purposes of visit and capture. As from the procedure of the English war vessel there results a hostile act classified as such by the 13th Hague Convention and committed in waters adjacent to the American continent which the American Republics have the right to keep free of any hostile act on the part of any belligerent nation, I desire to request Your Excellency to be good enough to consult with the other American countries in the manner of the precedent already established on the suitability of a collective protest against this new violation of the Maritime Zone which we undertake to preserve from the evils of war.

The American republics, which have been consulted through me regarding this communication, have agreed that the fact referred to by the Brazilian Government constituted a violation of the principles which they established in Panama for the purpose of keeping the war away from continental waters, and at the same time have authorized me to present to Your Majesty the unanimous protest of the American republics as the result of this fact, and to reiterate their appeal that the war be kept away from the waters which the Declaration of Panama contemplated preserving for the pacific use of intercontinental commerce.

548.

Amtliche Verlautbarung des dominikanischen Staatssekretärs für Auswärtige Angelegenheiten vom 11. März 1940 betreffend gemeinsamen Protest der amerikanischen Regierungen gegen die Kriegshandlungen eines britischen Kriegsschiffes und die Selbstversenkung des deutschen Motorschiffes „Hannover" in der Sicherheitszone[2]).

(Übersetzung).

Die dominikanische Regierung hat sich am Morgen des 11. März d. J. an die Regierung von Panama gewandt, um ihr mitzuteilen, daß der deutsche Handelsdampfer „Hannover" von seiner eigenen Mannschaft in der Mona-Passage versenkt wurde, als er am Sonnabend, dem 9. d. M., von einem Kriegsschiff britischer Nationalität angehalten wurde.

Die dominikanische Regierung hat die Regierung von Panama ersucht zu veranlassen, daß die übrigen amerikanischen Regierungen über die Zweckmäßigkeit befragt werden, einen gemeinsamen Protest wegen dieser neuen Verletzung der Seesicherheitszone, welche durch die Erklärung von Panama vom 3. Oktober 1939 geschaffen wurde, zu erheben.

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940) S. 306.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0453

Die Erklärung von Panama, auf Grund welcher die dominikanische Regierung dieses Ansuchen gestellt hat, bestimmt, daß die amerikanischen Republiken, als kontinentale Schutzmaßnahme, das Recht haben, die an den amerikanischen Kontinent angrenzenden Gewässer, welche sie von lebenswichtigem Interesse und von direkter Notwendigkeit für ihre Verbindungen betrachten, von jedem feindlichen Akt freizuhalten, der von seiten irgendeines der Kriegführenden erfolgt.

Der Teil der Besatzung des Dampfers „Hannover", der nach diesem See-Unfall an der dominikanischen Küste landete, befindet sich zur Zeit in der Hauptstadt der Republik unter der direkten Bewachung der Landespolizei, bis die entsprechenden Untersuchungen durchgeführt sind und die dominikanische Regierung entschieden hat, welche endgültige Behandlung diesen Besatzungsmannschaften zu geben ist, in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Gesetzes, welches die Neutralität der Republik regelt, und mit dem Resultat, welches die eingeleitete Untersuchung über diesen Fall ergibt.

549.

Note des panamenischen Präsidenten vom 25. Mai 1940 an den deutschen Reichskanzler und an den britischen König gegen die Kriegshandlungen des britischen Kriegsschiffes und die Selbstversenkung der „Hannover" in der Sicherheitszone[1]).

The Government of the Dominican Republic has informed the other American republics that on March 9, near the eastern coast of the Dominican Republic, the German merchant vessel "Hannover" was scuttled by its own crew on being intercepted by a British war vessel obviously for purposes of search and capture.

This incident is considered by the governments of the twenty-one American republics to be a violation of the inherent right asserted on behalf of those republics in the Declaration of Panama which was communicated to the Governments of Great Britain, France and Germany on October 4, 1939. At the same time that the American republics have authorized me to express their regret at the failure of the belligerent governments to observe the terms of the Declaration, they reiterate the principle therein set forth and reserve all their rights in the premises.

550.

Drahterlaß des deutschen Auswärtigen Amts vom 21. Juni 1940 an den deutschen Geschäftsträger in Panama betreffend die deutsche Antwort auf die Note des panamenischen Präsidenten vom 25. Mai 1940[2]).

Der Präsident der Republik Panama hat dem Führer mit Telegramm vom 25. Mai mitgeteilt, die Regierung der dominikanischen Republik habe die übrigen amerikanischen Regierungen davon in Kenntnis gesetzt, daß am 9. März nahe der Ostküste der dominikanischen Republik das Handelsschiff „Hannover" durch seine eigene Besatzung versenkt worden sei, als es von einem britischen Kriegsschiff zweifellos mit dem Zweck der Durchsuchung und Aufbringung gestellt wurde. Das Telegramm führt weiter aus, daß die genannten Regierungen diesen Zwischenfall als eine Verletzung der in der Panama-Deklaration festgelegten Rechte betrachten und daß sie den Staatspräsidenten von Panama bevollmächtigt haben, ihr Bedauern darüber zum Ausdruck zu bringen, daß die kriegführenden Regierungen sich enthalten hätten, die Vorschriften dieser Erklärung zu beobachten; sie wiesen erneut auf die darin festgelegten Grundsätze hin und behielten sich alle diesbezüglichen Rechte vor.

Es ist nicht beabsichtigt, von hier aus das Telegramm des Staatspräsidenten schriftlich zu beantworten. Sie werden deshalb beauftragt, dem dortigen Außenminister folgendes mündlich zu erklären:

Der Herr Deutsche Reichskanzler hat die deutsche Regierung mit der Prüfung der Angelegenheit beauftragt.

Die deutsche Regierung hat bereits in ihrer der Regierung der Republik Panama übermittelten Note vom 14. Februar 1940 ihre Stellungnahme zu der in der Deklaration von Panama erwähnten Einrichtung einer Sicherheitszone in den an den amerikanischen Kontinent angrenzenden Gewässern mitgeteilt und bezieht sich für die grundsätzliche Frage auf diese Mitteilung.

Was den im Telegramm erwähnten Fall des deutschen Handelsschiffes „Hannover" betrifft, so liegt ein Verstoß des Handelsschiffes gegen die in der Panama-Erklärung aufgestellten Forderungen nicht vor. Das Handelsschiff hat keine feindlichen Handlungen vorgenommen, sondern hat sich durch seine Selbstversenkung lediglich einem in Widerspruch mit diesen Forderungen stehenden feindlichen Angriff eines britischen Kriegsschiffes entzogen.

Zugleich bitte ich, unser Erstaunen darüber zum Ausdruck zu bringen, daß das Telegramm des Staatspräsidenten auch an die deutsche Regierung und nicht ausschließlich an die Regierung von Großbritannien gerichtet sei.

Sollten Sie gebeten werden, die vorstehende Erklärung in schriftlicher Form abzugeben, so bitte ich, diesem Ersuchen durch Überreichung eines Aide-Mémoire unter Weglassung des vorletzten Absatzes des Telegrammes zu entsprechen.

---

[1]) Dep. of State Bulletin Bd. II (1940) S. 569.
[2]) Nach amtlicher Mitteilung.

H1572-0454

Schlagwortverzeichnis

A

Abrüstungskonferenz (1932): 36, 45.

Acquits-à-cautions, siehe Passierscheine.

„Admiral Graf Spee": 368—378, 396, 405, 406, 411, 414—419, 435, 436.

— **in Buenos Aires: 374—378.**

— in Montevideo: 368—374.

— in Sicherheitszone: 435—437.

Ägypten, Arrêté des Finanzministers vom 17. 10. 1939 betreffend Banngutwaren: 51.

— Banngutliste: 51.

— Proklamation des Ministerpräsidenten v. 8. 10. 1939 betreffend Exportdeklaration f. Banngutwaren: 50.

„Altmark": 7, 404—415.

„American Legion": 261—267.

Amerikanische Republiken, und Deutsches Reich,

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Deklaration von Panama und Verletzung der Sicherheitszone durch britische Kriegsschiffe und „Admiral Graf Spee": 435, 438, 439.

— — Notenwechsel von Mai/Juni 1940 betreffend Kriegshandlungen eines britischen Kriegsschiffes und Selbstversenkung der „Hannover" in Sicherheitszone: 440.

— und Frankreich, Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Verletzung der Sicherheitszone durch britische Kriegsschiffe und „Admiral Graf Spee": 435, 437.

— und Großbritannien,

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Verletzung der Sicherheitszone durch britische Kriegsschiffe und „Admiral Graf Spee": 435, 436.

— — Protestnote des panamenischen Präsidenten vom 16. 3. 1940 gegen Verletzung der Sicherheitszone durch britisches Kriegsschiff bei Verfolgung der „Wakama": 439.

— — Note des panamenischen Präsidenten vom 25. 5. 1940 gegen Kriegshandlungen eines britischen Kriegsschiffes und Selbstversenkung der „Hannover" in Sicherheitszone: 440.

— panamerikanische Konferenzen, siehe diese.

Anhaltung: 5, 9, 10, 27, 28, 129—132, 134, 135, 137, 138, 144, 150, 151, 153, 157, 158, 163, 164, 168—170, 175, 199, 265, 266, 323, 363.

„Arauca": 353.

„Arendskerk": 129, 130.

Argentinien, und Deutsches Reich,

— — argentinische Note vom 18. 9. 1939 gegen Banngutliste: 44.

— — argentinisches Protestmemorandum v. 29.11.1939 gegen Minenkrieg: 338.

— — Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Internierung der Besatzung des „Admiral Graf Spee" in Buenos Aires: 375—378.

— — Notenwechsel von Januar/März 1940 betreffend Minenlegung auf hoher See: 281—283.

— — argentinische Note vom 11. 4. 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor norwegischer Westküste und im Skagerrak: 290.

— — Notenwechsel vom April 1940 betreffend argentinischen Antrag in Panamerikanischer Neutralitätskommission auf Aufenthaltsbeschränkung der Handelsschiffe Kriegführender in Häfen amerikanischer Republiken: 403, 404.

— — argentinische Note vom 10. 5. 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor belgischer und holländischer Küste: 290.

— — Notenwechsel von Juni/August 1940 betreffend Versenkung der „Uruguay": 169—173.

— — argentinische Note vom 24. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 260, 261.

— Erklärung vom 3. 10. 1939 zur Deklaration von Panama: 434.

— und Frankreich,

— — argentinisches Protestmemorandum v. 29. 11. 1939 gegen Ausfuhrsperre und Minenkrieg: 338.

— — argentinisches Protestmemorandum v. 5. 1. 1940 gegen Minenlegung auf hoher See: 281.

— und Großbritannien,

— — argentinische Verlautbarung vom 9. 9. 1939 gegen Banngutliste: 36.

— — argentinische Verlautbarung vom 1. 11. 1939 über argentinische Note gegen Banngutkontrolle: 71.

— — argentinisches Protestmemorandum v. 29.11.1939 gegen Ausfuhrsperre und Minenkrieg: 338.

— — argentinisches Protestmemorandum v. 5. 1. 1940 gegen Minenlegung auf hoher See: 281.

— Neutralitätsverordnung vom 4. 9. 1939: 374, 376.

H1572-0455

— und Polen, argentinisches Protestmemorandum vom 5. 1. 1940 gegen Minenlegung auf hoher See: 281.

— Verordnung vom 19. 12. 1939 betreffend Internierung von Besatzungsangehörigen des „Admiral Graf Spee" in Buenos Aires: 374, 375.

„Aris": 131—134.

„Asama-Maru": 198—204.

„Ask": 349, 362.

„Athenia"-Fall: 259, 317.

Atlantik,

— Minenwarngebiete: 304.

— USA-Kampfzone: 423, 424.

Aufbringung: 105, 130, 139, 168, 221, 225, 226, 363, 386, 388.

Ausfuhrsperre: 315—340.

— britische: 6, 74, 75, 81, 83, 88—90, 93, 257, 317—321, 325, 329—334, 336—340.

— — Formular für Ausnahmegenehmigung: 320, 321.

— französische: 321—325, 334—336, 338.

— südafrikanische: 324—328.

B

Banngut: 25, 26, 31—113, 160, 343, 386, 388.

— absolutes, siehe unbedingtes.

— Banngutgegenstände,

— — Baumwolle: 25, 79.

— — Butter: 80.

— — Chinarinde: 35, 40, 41.

— — Eisenerz: 153.

— — Erdöl: 81, 84, 86, 95.

— — Fische: 80, 86.

— — Fleisch: 80, 85.

— — Früchte: 81, 86.

— — Futtermittel: 41, 61.

— — Getreide: 80.

— — Gummi: 79.

— — Holz: 33, 43, 47, 80, 145, 148.

— — Holzmasse, Holzschliff: 47—49.

— — Jutesäcke: 38, 85.

— — Kaffee: 35, 81.

— — Kakao: 81, 86.

— — Kaneel: 40, 41.

— — Kassia: 86.

— — Kautschuk: 33, 43.

— — Kleidung: 37.

— — Kohle: 95.

— — Kokoskuchen: 41.

— — Lebensmittel: 21, 32, 35—37, 40, 41, 44, 257.

— — Mais: 170.

— — Manganerz: 139.

— — Metalle: 33, 79, 80, 95.

— — Muskatnuß: 40, 41.

— — Nitrate: 95.

— — Ölkuchen: 170.

— — Ölsamen: 80.

— — Packpapier: 49, 50.

— — Papier: 47, 149.

— — Pappe: 47, 49, 50.

— — Pfeffer: 35, 40, 41, 81, 86.

— — Phosphat: 41.

— — Rayonmasse: 49.

— — Rhizinus-Samen: 79, 80.

— — Schreibfedern: 86.

— — Stahlwaren: 148.

— — Tabak: 50.

— — Tee: 35, 86.

— — Weizen: 170.

— — Wolle: 79, 85.

— — wood pulp: 53.

— — Zellstoff: 145.

— — Zellulose: 46, 49, 149.

— — Zucker: 80, 81.

— Banngutkontrolle,

— — britische: 26, 36, 59—104, 258, 325, 429.

— — deutsche: 104—112, 307, 308.

— — französische: 41, 62, 65, 78, 85, 97, 98, 325.

— — italienische: 113.

— — südafrikanische: 98—100.

— Banngutkontrollhäfen,

— — britische: 6, 35, 36, 59—86, 135, 160, 161, 323, 429.

— — französische: 323.

— Banngutlisten,

— — ägyptische: 51.

— — britische: 4—6, 31—38, 48, 50, 73, 75.

— — deutsche: 4, 6, 25, 37, 42—50, 129, 130, 135, 136, 139, 142, 145, 148, 149, 152, 153, 157—161, 164, 168, 170, 173.

— — französische: 35, 37—41.

— — italienische: 52.

— — neuseeländische: 31 Anm. 1.

— bedingtes: 5, 21, 32—41, 43, 50, 53, 55—57, 73, 75, 170—173.

— feindliche Bestimmung: 5, 53—58, 129, 130, 142—144, 152, 153, 158—161, 171—173.

— fortgesetzte Reise: 5, 22, 61, 62, 81, 88—102, 104, 108—112.

— Freiliste: 45.

— relatives, siehe bedingtes.

— unbedingtes: 4, 5, 33—52, 73, 75, 139, 145, 148, 149, 153.

Belgien, Arrêté-loi vom 30. 11. 1939 gegen Unterwerfung unter ausländische Handelskontrolle: 103.

— Außenministerium, Mitteilung vom November 1939 über französische Banngutkontrolle: 65.

— und Deutsches Reich,

— — deutsche Verlautbarung vom 2. 10. 1939 betreffend Versenkung der „Nyland": 152.

— — Notenwechsel von Oktober/November 1940 betreffend Versenkung der „Suzon": 164, 165.

H1572-0456

— — belgische Note vom 22. 3. 1940 betreffend Seekriegsgefahren um England: 17.
— — Kriegszustand: 171.
— und Großbritannien,
— — britische Note vom September 1939 gegen Belieferung Deutschlands mit Banngutwaren: 95.
— — britische Verlautbarung vom 26. 10. 1939 betreffend Banngutkontrolle: 63.
— — britische Bekanntmachung vom 8. 1. 1940 betreffend Banngutkontrolle: 66.
— — britische Mitteilung vom April 1940 betreffend Jutesäcke als Banngut: 38.
— Neutralitätserklärung vom 3. 9. 1939: 253.

„Bertha Fisser": 354.

Bewaffnete Handelsschiffe: 4, 6, 8, 15, 243—253, 257.
— Aufenthalt in neutralen Häfen: 249—253, 378, 379.
— Frankreich: 247, 248.
— Großbritannien: 243—247.

Blockade: 282, 343.
— britische: 4—6, 21, 22, 49, 90, 91.
— deutsche: 257, 259, 260.
— französische: 273.

Bona-fide-Handel u. -Schiffahrt: 39, 41, 59, 61, 71, 113.

Brasilien, und Deutsches Reich,
— — brasilianische Note vom 30. 10. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit: 13.
— — brasilianischer Einspruch vom Oktober 1939 gegen Banngutliste: 45.
— — brasilianische Note vom 19. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 260.
— Erklärung vom 3. 10. 1939 zur Deklaration von Panama: 434.
— Neutralitätsverordnung vom 2. 9. 1939: 253.

Briefpostbeschlagnahme: 179—186.
— auf Flugzeugen: 187—189.
— auf Schiffen: 74, 75, 82, 85, 179—186, 205.

Buchten: 351.

„Burgerdijk": 22, 135, 136.

C

„Calanda": 267—270.

„Cartage"-Fall: 36.

Chamberlain: 21, 258, 317, 408, 410.

„Chastine Maersk": 137, 138.

Chile, Außenministerium.
— — Gutachten des Rechtsberaters vom 18. 12. 1939 betreffend Aufenthalt der „Düsseldorf" in Antofagasta: 397.
— und Deutsches Reich,
— — deutsche Drahtberichte vom Dezember 1939 betreffend Aufenthalt des britischen Kreuzers „Despatch" und der „Düsseldorf" in Antofagasta: 396.
— — chilenische Note vom 25. 1. 1940 betreffend Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in chilenischen Häfen: 252.
— — deutsche Weisung vom Januar 1940 betreffend Aufbringung der „Düsseldorf" und Festnahme ihrer Besatzung durch britischen Kreuzer „Despatch" in chilenischen Hoheitsgewässern: 398.
— — chilenische Note vom 31. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 261.

Churchill: 22, 245, 258.

„City of Flint": 383—395.
— in Haugesund: 389—395.
— in Murmansk: 386—389.
— in Tromsö: 383—386, 394.

„Colombia": 195, 196.

Comité de contrebande: 97, 98, 228, 229, 234, 322—324.

Conseil d'Etat: 233.

Conseil des prises: 225—228, 231, 233, 234, 322.

Conterband Committee: 67.

„Conte Rosso": 208—210.

„Cossack", siehe „Altmark".

D

Dänemark, Außenministerium,
— — Note an diplomatische Missionen vom 4. 9. 1939 betreffend dänische Minenfelder an den Einfahrten zum Kopenhagener Hafen: 305.
— — Note an diplomatische Missionen vom 21. 11. 1939 betreffend dänische Minensperren im Großen und Kleinen Belt: 305.
— Bekanntmachung vom September 1939 betreffend dänisches Warngebiet südlich dänischer Inseln: 305.
— und Deutsches Reich,
— — dänische Notiz vom 26. 9. 1939 gegen Benutzung dänischer Hoheitsabzeichen durch deutsche Schiffe: 121.
— — deutscher Bericht vom 2. 10. 1939 über Einlaufen deutschen Unterseebootes in Reykjavik: 382.
— — dänisches Schreiben vom 24. 10. 1939 betreffend Benutzung dänischer Hoheitsabzeichen durch deutschen Trawler: 121.
— — Notenwechsel von Oktober 1939/Januar 1940 betreffend Versenkung der „Vendia": 174, 175.
— — deutscher Bericht vom 4. 11. 1939 betreffend Internierung der Besatzung des Vorpostenbootes 701 in Dänemark: 379.
— — deutsche Mitteilung vom 16. 11. 1939 betreffend Internierung der Besatzung des Vorpostenbootes 701 in Dänemark: 379, 380.
— — deutsche Note vom 31. 1. 1940 gegen Anhaltung der „Bertha Fisser" und Festnahme ihrer Besatzung durch britisches Kriegsschiff in isländischen Hoheitsgewässern: 354.
— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend Versenkung der „Chastine Maersk": 137, 138.

H1572-0457

— — deutsches Memorandum vom 29. 3. 1940 gegen Versenkung des „Edmund Hugo Stinnes" durch britisches Unterseeboot in dänischen Hoheitsgewässern: 355.

— und Großbritannien,

— — britische Mitteilung vom 3. 10. 1939 betreffend Banngutkontrolle: 60.

— — britische Note vom 16. 11. 1939 über britische Warngebiete: 298.

— — britische Mitteilung vom November 1939 über britische Warngebiete: 299.

— — britische Bekanntmachung vom 4. 5. 1940 betreffend Behandlung von Ladungen aufgebrachter dänischer Schiffe: 221, 222.

— Handelsministerium, Rundschreiben vom 12. 3. 1940 betreffend Verhalten dänischer Schiffe in Kriegszeiten: 27.

— Hoheitsgewässer, Verletzung durch Großbritannien: 355.

— Minenwarngebiete: 305.

— Neutralitätsregeln von 1938: 370, 409.

— nordische Außenminister, Konferenz in Kopenhagen vom 25. 2. 1940: 24—26.

„Derindje": 354, 355.

Deutsches Reich, und Amerikanische Republiken,

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Deklaration von Panama und Verletzung der Sicherheitszone durch britische Kriegsschiffe und „Admiral Graf Spee": 435, 438, 439.

— — Notenwechsel von Mai/Juni 1940 betreffend Kriegshandlungen eines britischen Kriegsschiffes und Selbstversenkung der „Hannover" in Sicherheitszone: 440.

— amtliche Verlautbarung vom 26. 10. 1939 betreffend Aufbringung der „City of Flint" und deren Aufenthalt in Murmansk: 386.

— amtliche Erklärung vom 29. 11. 1939 zur Verhängung der Ausfuhrsperre: 329.

— amtliche Verlautbarung vom 17. 8. 1940 über Verkündung der totalen Blockade gegen England: 257—259.

— und Argentinien,

— — argentinische Note vom 18. 9. 1939 gegen Banngutliste: 44.

— — argentinisches Protestmemorandum v. 29.11.1939 gegen Minenkrieg: 338.

— — Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Internierung der Besatzung des „Admiral Graf Spee" in Buenos Aires: 375—378.

— — Notenwechsel von Januar/März 1940 betreffend Minenlegung auf hoher See: 281—283.

— — argentinische Note vom 11. 4. 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor norwegischer Westküste und im Skagerrak: 290.

— — Notenwechsel vom April 1940 betreffend argentinischen Antrag in Panamerikanischer Neutralitätskommission auf Aufenthaltsbeschränkung der Handelsschiffe Kriegführender in Häfen der amerikanischen Republiken: 403, 404.

— — argentinische Note vom 10. 5. 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor belgischer und holländischer Küste: 290.

— — Notenwechsel von Juni/August 1940 betreffend Versenkung der „Uruguay": 169—173.

— — argentinische Note vom 24. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 260, 261.

— Auswärtiges Amt,

— — Drahterlaß,

— — — vom 27. 9. 1939 betreffend Holz, Holzmasse und Pappe als Banngut: 47.

— — — vom 29. 9. 1939 betreffend Verhalten neutraler Handelsschiffe im Seegebiet um England und Frankreich: 9.

— — — vom 19. 10. 1939 betreffend Fahren neutraler Handelsschiffe in britischen und französischen Geleitzügen: 9.

— — — vom 22. 10. 1939 betreffend Fahrten neutraler Staatsangehöriger auf britischen und französischen Schiffen: 9.

— — — vom 24.11.1939 betreffend Seekriegsgefahren im Seegebiet um britische Inseln und an französischer Küste: 15.

— — — vom 29. 11. 1939 über Grundsätze deutscher Minenkriegführung: 280.

— — — vom 6. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 257.

— — Mitteilung vom 18. 11. 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine über Berichte deutscher Missionen betreffend Haltung neutraler Regierungen hinsichtlich bewaffneter Handelsschiffe: 250, 251.

— — Mitteilung vom 12. 12. 1939 an das Oberkommando der Kriegsmarine zur schwedischen Minensperren-Erklärung vom 5. 12. 1939: 306.

— Banngutkontrolle: 104—112.

— Banngutliste: 4, 6, 25, 37, 42—50, 129, 130, 135, 136, 139, 142, 145, 148, 149, 152, 153, 157—161, 164, 168, 170, 173.

— und Belgien,

— — deutsche Verlautbarung vom 2. 10. 1939 betreffend Versenkung der „Nyland": 152.

— — Notenwechsel von Oktober/November 1940 betreffend Versenkung der „Suzon": 164, 165.

— — belgische Note vom 22. 3. 1940 betreffend Seekriegsgefahren um England: 17.

— — Kriegszustand: 171.

— Blockade gegen England: 257, 259, 260.

— und Brasilien,

— — brasilianische Note vom 30. 10. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit: 13.

— — brasilianischer Einspruch vom Oktober 1939 gegen Banngutliste: 45.

— — brasilianische Note vom 19. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 260.

— und Chile,

— — deutsche Drahtberichte vom Dezember 1939 betreffend Aufenthalt des britischen Kreuzers „Despatch" und der „Düsseldorf" in Antofagasta: 396.

— — deutsche Weisung vom Januar 1940 betreffend Aufbringung der „Düsseldorf" und Festnahme ihrer Besatzung durch britischen Kreuzer „Despatch" in chilenischen Hoheitsgewässern: 398.

H1572-0458

— — chilenische Note vom 25. 1. 1940 betreffend Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in chilenischen Häfen: 252.

— — chilenische Note vom 31. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 261.

— und Dänemark,

— — dänische Notiz vom 26. 9. 1939 gegen Benutzung dänischer Hoheitsabzeichen durch deutsche Schiffe: 121.

— — deutscher Bericht vom 2. 10. 1939 über Einlaufen deutschen Unterseebootes in Reykjavik: 382.

— — dänisches Schreiben vom 24. 10. 1939 betreffend Benutzung dänischer Hoheitsabzeichen durch deutschen Trawler: 121.

— — Notenwechsel von Oktober 1939/Januar 1940 betreffend Versenkung der „Vendia": 174, 175.

— — deutscher Bericht vom 4. 11. 1939 betreffend Internierung der Besatzung des Vorpostenbootes 701 in Dänemark: 379.

— — deutsche Mitteilung vom 16. 11. 1939 betreffend Internierung der Besatzung des Vorpostenbootes 701 in Dänemark: 379, 380.

— — deutsche Note vom 31. 1. 1940 gegen Anhaltung der „Bertha Fisser" und Festnahme ihrer Besatzung durch britisches Kriegsschiff in isländischen Hoheitsgewässern: 354.

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend Versenkung der „Chastine Maersk": 137, 138.

— — deutsches Memorandum vom 29. 3. 1940 gegen Versenkung des „Edmund Hugo Stinnes" durch britisches Unterseeboot in dänischen Hoheitsgewässern: 355.

— „Deutscher Dienst", Verlautbarung vom 26. 9. 1939 betreffend Holz und Zellulose als Banngut: 46.

— DNB.-Verlautbarungen,

— — vom 13. 9. 1939 betreffend britische Banngutliste: 32.

— — vom 4. 10. 1939 betreffend angriffsweises Vorgehen britischer Handelsschiffe gegen deutsche Unterseeboote: 245, 246.

— — vom 22. 11. 1939 über deutsche Minenkriegführung: 279.

— — vom 4. 6. 1940 betreffend britische warnungslose Angriffe auf deutsche Handelsschiffe: 8.

— — vom 24. 8. 1940 betreffend Unterwerfung der Neutralen unter Navicert-System: 91.

— und Dominikanische Republik, Notenwechsel von März/Mai 1940 betreffend Aufbringung der „Hannover" durch britisches Kriegsschiff in dominikanischen Hoheitsgewässern: 356—358.

— und Ekuador, deutscher Bericht vom 28. 12. 1939 betreffend Aufenthalt des bewaffneten „California Star" in Guayaquil: 251, 252.

— und Estland,

— — estnische Note vom 18. 12. 1939 betreffend Einbringung der „Estonia" in deutschen Hafen und Untersuchung ihrer Postsendungen und Festnahme an Bord befindlicher feindlicher Staatsangehöriger: 205, 206.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Ausdehnung estnischer Hoheitsgewässer: 352.

— — deutsches Schreiben vom 6. 3. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 108.

— und Finnland,

— — finnische Note vom 27. 10. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit: 11.

— — finnische Note vom 20. 11. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit und Verhalten neutraler Handelsschiffe um England: 11.

— — deutsches Schreiben vom 29. 6. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 109.

— Führer, Reichstagserklärung vom 1. 9. 1939 über deutsche Kriegführung: 3.

— Gefahrengebiete: 257—272, 289—295.

— Geleitscheinsystem: 108—112.

— — Geleitschein-Formular: 111, 112.

— Gesetz zur Änderung der Prisenordnung vom 12. 9. 1939 betreffend unbedingtes Banngut: 42.

— und Griechenland,

— — Notenwechsel von November 1939/Juni 1940 betreffend Versenkung der „Aris": 131—134.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Versenkung der „Trasyboulos": 168.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Versenkung der „Diamantis": 139.

— — griechische Note vom 31. 7. 1940 betreffend Versenkung der „Germaine": 143.

— und Großbritannien,

— — britische Note vom 11. 7. 1940 betreffend Überfliegen von Operationsgebieten durch deutsche Seenotflugzeuge: 241.

— — deutsche Protestnote vom August 1940 gegen Angriffe britischer Streitkräfte auf deutsche Seenotflugzeuge: 241, 242.

— — Notenwechsel vom August 1940 betreffend Notifikation deutscher Lazarettschiffe: 239, 240.

— und Iran, iranische Note vom 26. 9. 1939 gegen Banngutliste: 46.

— und Irland,

— — irische Note vom 3. 11. 1939 betreffend Fahrten auf britischen und französischen Schiffen: 12.

— — deutscher Bericht vom 6. 11. 1939 über irische Maßnahmen zur Unterbindung der Wiederausfuhr eingeführter Waren nach England: 104.

— — Notenwechsel von November/Dezember 1939 betreffend Versenkung der „Inverliffey": 150.

— — Notenwechsel von Januar/März 1940 betreffend Versenkung der „Germaine": 143.

— und Italien,

— — italienische Aufzeichnung vom 7. 11. 1939 betreffend Behandlung deutscher Staatsangehöriger auf italienischen Schiffen durch Großbritannien und Frankreich: 193.

— — italienische Note vom 22. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 16.

— — italienische Note vom 10. 6. 1940 betreffend Heimbeförderung britischer und italienischer Diplomaten: 208.

— — italienische Note vom 12. 6. 1940 betreffend italienische Seehandelskontrolle und Minensperren: 113.

— — italienische Note vom 15. 6. 1940 betreffend italienische Gefahrengebiete vor feindlichen Küsten: 273.

— — italienische Note vom 15. 6. 1940 betreffend Fahrt des „Monarch of Bermuda" und „Conte Rosso": 209.

H1572-0459

— — italienische Note vom 9. 7. 1940 betreffend Gleichstellung deutscher und italienischer Kriegsschiffe und Kriegsflugzeuge: 217.

— und Japan,

— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit und Fahrten auf britischen u. französischen Schiffen: 14.

— — Notenwechsel von November/Dezember 1939 betreffend Untergang der „Terukuni Maru": 284, 285.

— — deutscher Bericht vom 9. 12. 1939 über japanische Haltung zur deutschen Warnung betreffend Seekriegsgefahren um England: 19.

— — japanische Note vom 26. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 19.

— — japanische Note vom 28. 12. 1939 gegen Gebrauch japanischer Flagge durch die „Windhuk": 122.

— — Notenwechsel von April/Mai 1940 betreffend Behandlung japanischer Waren auf norwegischen Schiffen: 107.

— — japanische Note vom 20. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 260.

— — Notenwechsel von August/September 1940 betreffend Fahrt der „Suwa-Maru" durch deutsches Gefahrengebiet: 270—272.

— und Lettland,

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend freie Durchfahrt der „Gundega": 107.

— — Notenwechsel von März/Mai 1940 betreffend Zerstörung der „Tautmila": 166.

— — deutsches Schreiben vom 17. 6. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 108 Anm. 1.

— und Litauen,

— — deutsches Schreiben vom 17. 4. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 108 Anm. 1.

— — Vereinbarung vom 17. 4. 1940 betreffend Anwendung des Geleitscheinverfahrens: 108.

— Minenkrieg: 261, 279—287, 300, 317, 318, 321, 332, 338, 340.

— Minenwarngebiete: 5, 15, 257—261, 289—295.

— und Niederlande,

— — niederländische Protestnote vom 12. 10. 1939 gegen Banngutliste: 43.

— — niederländische Note vom 6. 12. 1939 betreffend Festnahme eines englischen Staatsangehörigen auf dem „Schie" durch Deutschland: 204, 205.

— — niederländische Protestnote vom 20. 12. 1939 gegen Gebrauch niederländischer Flagge: 121.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/März 1940 betreffend Versenkung der „Sliedrecht": 157 bis 161.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/März 1940 betreffend den Untergang des „Simon Bolivar": 285—288.

— — deutscher Bericht vom 11. 1. 1940 betreffend Beschlagnahme deutscher Post auf niederländischen Schiffen durch Großbritannien: 182.

— — schweizerische Note vom 7. 2. 1940 betreffend Aufbringung der „Phaedra" in niederländischen Hoheitsgewässern durch britisches Kriegsschiff: 360.

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend Versenkung der „Arendskerk": 129, 130.

— — niederländische Protestnote vom 18. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Burgerdijk": 135.

— und Norwegen,

— — norwegische Note vom 31. 10. 1939 gegen Verpflichtungserklärung norwegischer Kapitäne betreffend Fahrten nach feindlichen Ländern: 105.

— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Aufenthalt der „City of Flint" in Tromsö und Beschlagnahme ihrer Seekarten: 383—386.

— — deutscher Drahtbericht vom 18. 11. 1939 über Freilassung der „Westerwald" in Norwegen: 419.

— — deutscher Bericht vom 26. 11. 1939 betreffend Beschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen Kriegführender durch norwegische Hoheitsgewässer: 367.

— — Notenwechsel von November 1939/Februar 1940 betreffend Freigabe der „City of Flint" in Haugesund und Internierung ihres Prisenkommandos in Norwegen: 389—396.

— — norwegische Note vom 7. 12. 1939 betreffend Packpapier und Pappe als Banngut: 49.

— — norwegische Note vom 8. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 16.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Holzmasse als Banngut: 47—49.

— — norwegische Note vom 22. 1. 1940 gegen Schadensersatzverzichterklärung norwegischer Kapitäne: 106.

— — deutscher Erlaß vom 31. 1. 1940 betreffend Beschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen Kriegführender durch norwegische Hoheitsgewässer: 367, 368.

— — norwegische Protestnote vom 8. 2. 1940 betreffend Versenkung der „Tempo": 167.

— — norwegische Protestnote vom 12. 2. 1940 betreffend Versenkung der „Songa": 162.

— — Notenwechsel vom 17. 2. 1940 betreffend britischen Angriff auf die „Altmark" in norwegischen Hoheitsgewässern: 404, 405.

— — deutscher Drahterlaß vom 28. 2. 1940 betreffend Durchsuchung deutscher Handelsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern: 410, 411.

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend Versenkung der „Eika": 140, 141.

— — Notenwechsel von Februar/April 1940 betreffend Versenkung der „Enid": 142.

— — deutsches Memorandum vom 4. 3. 1940 betreffend Belästigungen und Angriffe gegen die „Heddernheim", „Lippe", „Hugo Oldendorf" und „Karpfanger" durch britische See- und Luftstreitkräfte in norwegischen Hoheitsgewässern sowie neutralitätswidriges Verhalten norwegischen Wachbootes gegen den „Wilhelm Reinhold": 358, 359.

— — norwegische Note vom 8. 3. 1940 betreffend Versenkung neutraler Handelsschiffe: 26.

— — norwegische Protestnote vom 15. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Sliedrecht": 161.

— — norwegische Protestnote vom 15. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Nidarholm": 151.

— — norwegische Note vom 20. 3. 1940 betreffend Verletzung norwegischer Hoheitsgewässer durch Unterseeboote unbekannter Nationalität: 364.

H1572-0460

— — deutsches Schreiben vom 21. 3. 1940 betreffend Seekriegführung: 5.

— — deutscher Drahtbericht vom 23. 3. 1940 über Belästigung des „Neuenfels" durch britische Kriegsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern: 360.

— — deutscher Bericht vom 23. 3. 1940 über Verletzungen norwegischer Hoheitsgewässer durch britische See- und Luftstreitkräfte: 361, 362.

— — norwegische Verlautbarung vom 25. 3. 1940 betreffend Belästigungen deutscher Handelsschiffe durch britische Kriegsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern: 362.

— — norwegische Protestnote vom 26. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Steinstad": 163.

— — deutsche Note vom 28. 3. 1940 gegen Belästigung des „Theseus" durch britisches Flugzeug in norwegischen Hoheitsgewässern: 361.

— — norwegische Verlautbarung vom 28. 3. 1940 über Internierung des „U 21" in Norwegen: 380.

— — deutscher Bericht vom 28. 3. 1940 über Internierung des „U 21" in Norwegen: 381.

— — deutsche Weisung vom 28. 3. 1940 betreffend Internierung des „U 21" in Norwegen: 381.

— — deutsche Note vom 31. 3. 1940 gegen Belästigung der „Derindje" durch britisches Flugzeug in norwegischen Hoheitsgewässern: 354, 355.

— — Notenwechsel vom März 1940 betreffend Explosion einer Kontaktmine an norwegischer Küste: 283.

— Oberkommando der Kriegsmarine,

— — Mitteilung vom 21. 11. 1939 über dänische Beltsperren: 305.

— — Mitteilung vom 29. 4. 1940 über deutsche Netzsperre im Kattegat: 293, 294.

— — Mitteilung vom 14. 5. 1940 über deutsche Minenwarngebiete in der Ostsee und im Skagerrak und Kattegat: 294.

— Oberkommando der Wehrmacht, Mitteilung vom 18. 5. 1940 über deutsche Minenfelder vor südafrikanischen Häfen: 295.

— Operationsgebiet: 9, 257, 258, 264, 265, 270, 271.

— und Peru, peruanische Note vom 10. 10. 1939 gegen Banngutliste: 45.

— und Portugal, deutscher Drahterlaß vom 24. 2. 1940 betreffend Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in neutralen Hoheitsgewässern: 253.

— Presseverlautbarung vom 26. 5. 1940 über Fahren neutraler Handelsschiffe in feindlichem Geleit: 118.

— Prisengerichte: 47—49, 145, 215, 216.

— Prisengerichtsordnung vom 28. 8. 1939, siehe Prisengerichtsordnung.

— Prisenordnung vom 28. 8. 1939, siehe Prisenordnung.

— Raeder,

— — Presseunterredung vom 19. 10. 1939 über deutsche Seekriegführung: 4.

— — Presseunterredung vom 4. 3. 1940 über deutsche Seekriegführung: 6.

— Reichsregierung,

— — Bekanntgabe vom 1. 9. 1939 betreffend deutsches Warngebiet vor und in Danziger Bucht: 290.

— — Bekanntgabe vom 3. 9. 1939 betreffend deutsches Minenwarngebiet in der Nordsee: 289.

— — Bekanntgabe vom 3. 9. 1939 betreffend deutsche Warngebiete am Südausgang des Sundes und Großen Beltes: 291.

— — Bekanntgabe vom 5. 9. 1939 betreffend deutsches Warngebiet südlich dänischer Inseln: 291.

— — Bekanntgabe vom 6. 9. 1939 betreffend deutsches Warngebiet am Südausgang des Kleinen Beltes: 291.

— — Bekanntgabe vom 17. 9. 1939 betreffend deutsches Warngebiet südlich dänischer Inseln: 292.

— — Bekanntgabe vom 20. 9. 1939 betreffend Erweiterung deutschen Minenwarngebietes am Südausgang des Sundes in südlicher Richtung: 292.

— — Bekanntgabe vom 15. 10. 1939 betreffend deutsches Warngebiet in westlicher Ostsee: 292.

— — Bekanntgabe vom 3. 11. 1939 betreffend Erweiterung deutschen Minenwarngebietes am Südausgang des Sundes in nördlicher Richtung: 292, 293.

— — Bekanntgabe vom 9. 4. 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor norwegischer Westküste und im Skagerrak: 289.

— — Bekanntgabe vom 14. 4. 1940 betreffend deutsches Minenwarngebiet im Großen und Kleinen Belt: 293.

— — Bekanntgabe vom 10. 5. 1940 betreffend deutsche Minenwarngebiete vor belgischer und holländischer Küste: 290.

— — Bekanntgabe vom 10. 6. 1940 betreffend deutsches Warngebiet am Nordausgang des Sundes: 295.

— — Bekanntmachung vom 12. 9. 1939 über bedingtes Banngut: 43.

— und Rumänien,

— — deutscher Drahterlaß vom 28. 10. 1939 betreffend Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in neutralen Häfen: 250.

— — rumänische Note vom 30. 6. 1940 betreffend rumänische Warngebiete: 310.

— und Schweden,

— — Notenwechsel von September/Oktober 1939 betreffend Versenkung der „Gertrud Bratt": 145.

— — Notenwechsel von September/November 1939 betreffend Versenkung der „Nyland": 152, 153.

— — Notenwechsel vom Oktober 1939 betreffend Anhaltung der „Ask" durch deutsches Flugzeug in schwedischen Hoheitsgewässern: 349, 362.

— — Notenwechsel vom Oktober 1939 betreffend Aufbringung der „Imanta" durch deutschen Trawler in schwedischen Hoheitsgewässern: 349, 363.

— — Notenwechsel vom Oktober 1939 betreffend Versenkung der „Silesia": 155, 156.

— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Funkmeldungen schwedischer Feuerschiffe über deutsche Streitkräfte: 125.

— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Ausdehnung schwedischer Hoheitsgewässer: 349, 350.

— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Schadensersatzverzichterklärung schwedischer Kapitäne: 105.

— — Notenwechsel von Oktober 1939/Januar 1940 betreffend Versenkung der „Gustav Adolf" und „Vistula": 148, 149.

H1572-0461

H1572-0462

— — Notenwechsel von Oktober 1939/Februar 1940 betreffend Versenkung der „Gun": 146, 147.

— — deutscher Drahterlaß vom 23. 11. 1939 betreffend schwedischen Anspruch auf Vier-Seemeilengrenze schwedischer Hoheitsgewässer: 350.

— — schwedische Protestnote vom 27. 11. 1939 betreffend Erweiterung deutschen Minenfeldes am Südausgang des Sundes: 293.

— — Notenwechsel von November/Dezember 1939 betreffend Anhaltung der „Tatra" durch deutsches Kriegsschiff in schwedischen Hoheitsgewässern: 363.

— — schwedische Mitteilung vom 5. 12. 1939 über schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 306.

— — schwedische Mitteilung vom 9. 12. 1939 über schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 306.

— — Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 307.

— — deutscher Bericht vom 13. 1. 1940 über schwedische Haltung zu den Schwarzen Listen der Alliierten: 344.

— — deutsche Weisung vom 10. 1. 1940 betreffend Sperrmaßnahmen zur Verhinderung feindlicher Banngutzufuhren durch schwedische Hoheitsgewässer im Sund: 307, 308.

— — deutscher Bericht vom 20. 1. 1940 über schwedische Haltung betreffend Sperrmaßnahmen zur Verhinderung feindlicher Banngutzufuhren durch schwedische Hoheitsgewässer im Sund: 308.

— — Notenwechsel von Februar / März 1940 betreffend Versenkung der „Pajala": 154.

— — deutsche Weisung vom 28. 3. 1940 betreffend Abgrenzung schwedischer Hoheitsgewässer: 351.

— — schwedische Note vom 11. 4. 1940 betreffend schwedische Minensperre an schwedischer Westküste: 309.

— — deutscher Bericht vom 8. 5. 1940 über schwedisches Minenfeld in Stockholmer Schären: 309.

— — schwedische Note vom 11. 5. 1940 betreffend schwedisches Minenfeld in der Kogrundrinne: 309.

— — schwedische Mitteilung vom 17. 5. 1940 über schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 310.

— — Vereinbarung vom 28. 5. 1940 über Netzsperre im Nordausgang des Sundes: 294.

— — deutsche Mitteilung vom 6. 6. 1940 betreffend Durchsuchungsrecht Schwedens in der Flintrinne: 351, 352.

— — schwedische Note vom 16. 7. 1940 betreffend Briefpostbeschlagnahme auf dem „Konung Oscar" und der „Estonia" durch Deutschland: 185, 186.

— — deutsches Schreiben vom 18. 9. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 110.

— — schwedische Aufzeichnung vom 18. 9. 1940 betreffend Geleitscheinverfahren: 110.

— und Schweiz,

— — Notenwechsel von Oktober 1939/März 1940 betreffend schweizerische Überseetransporte: 54—58.

— — Notenwechsel von Juli/September 1940 betreffend Fahrt der „Calanda" und „Maloja" von England nach Spanien: 267—270.

— Seenotboote: 239, 240.

— Seenotflugzeuge: 258.

— und Sowjetunion, deutscher Drahterlaß vom 25. 10. 1939 betreffend Freilassung der „City of Flint" in Murmansk: 387.

— und Spanien,

— — deutscher Bericht vom 27. 12. 1939 betreffend britischen Angriff auf die „Glücksburg" in spanischen Hoheitsgewässern: 355.

— — spanisches Schreiben vom 27. 1. 1940 betreffend Behandlung eines in Almeria liegenden bewaffneten britischen Handelsschiffes: 253.

— — deutscher Drahtbericht vom 7. 2. 1940 über spanischen Protest bei britischer Regierung wegen Angriffs auf die „Glücksburg": 355.

— — deutscher Drahterlaß vom 18. 3. 1940 betreffend Gebrauch neutraler Flaggen und Hoheitsabzeichen durch britische Schiffe in spanischen Häfen: 122.

— und Südafrikanische Union, Kriegszustand: 130.

— und Thailand, thailändische Note vom 8. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 20.

— U-Boot-Krieg: 4, 22, 25, 75, 149, 300, 301, 318, 321, 332, 335, 340.

— und Uruguay,

— — deutsche Protestnote vom 24. 9. 1939 gegen Treibstoffeinnahme durch britischen Kreuzer „Exeter" und Aufenthalt des bewaffneten britischen Handelsschiffes „Owen" in Montevideo: 378.

— — deutscher Bericht vom 25. 9. 1939 über Protestschritt betreffend Treibstoffeinnahme durch britischen Kreuzer „Exeter" und Aufenthalt des bewaffneten britischen Handelsschiffes „Owen" in Montevideo: 378, 379.

— — uruguayischer Protest vom Oktober 1939 gegen Banngutliste: 45.

— — Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Aufenthalt des „Admiral Graf Spee" in Montevideo: 368, 369, 371—373.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Festsetzung einer Aufenthaltsfrist für die „Tacoma": 416—418.

— — uruguayischer Drahtbericht vom 2. 1. 1940 betreffend Internierung der „Tacoma" in Montevideo: 417.

— und Venezuela,

— — venezolanische Note vom 28. 10. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit und Fahrten auf britischen und französischen Schiffen: 14.

— — venezolanische Note vom November 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 18.

— und Vereinigte Staaten von Amerika,

— — amerikanische Note vom 6. 10. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 13.

— — amerikanische Note vom 20. 10. 1939 betreffend Tabak als Banngut: 50.

— — deutsche Drahtmitteilung vom 28. 10. 1939 über Aufbringung der „City of Flint": 387, 388.

— — amerikanische Note vom 1. 11. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit: 13.

H1572-0463

— — deutsche Note vom 22. 12. 1939 gegen Vorgehen des britischen Kreuzers „Orion" gegen die „Arauca" in amerikanischen Hoheitsgewässern: 353.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Behandlung deutscher Diplomaten auf neutralen Schiffen: 207, 208.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/April 1940 betreffend Festhaltung eines Fahrgastes der „Düsseldorf" in Balboa und seine Auslieferung an britisches Konsulat in Christobal: 398—401.

— — Notenwechsel vom Juni 1940 betreffend Heimbeförderung britischer und italienischer Diplomaten auf dem „Monarch of Bermuda" und „Conte Rosso": 209, 210.

— — Notenwechsel vom Juli 1940 betreffend Heimbeförderung französischer Diplomaten aus Großbritannien auf der „Orduna": 211, 212.

— — Notenwechsel von Juli/August 1940 betreffend Fahrt der „American Legion" von New York nach Petsamo und zurück: 261—267.

— Wehrgesetz von 1935: 201.

„Diamantis": 139.

Diplomaten, Behandlung auf neutralen Schiffen: 207, 208.

— Heimbeförderung britischer, italienischer und französischer: 208—212.

Dominikanische Republik, und Deutsches Reich, Notenwechsel von März/Mai 1940 betreffend Aufbringung der „Hannover" durch britisches Kriegsschiff in dominikanischen Hoheitsgewässern: 356—358.

— Hoheitsgewässer, Verletzung durch Großbritannien: 356—358.

— Staatssekretär, Verlautbarung vom 11. 3. 1940 betreffend Protest der amerikanischen Regierungen gegen Kriegshandlungen eines britischen Kriegsschiffes und Selbstversenkung der „Hannover" in Sicherheitszone: 439, 440.

„Düsseldorf": 396—402, 435.

— in Antofagasta: 396—398.

— in chilenischen Hoheitsgewässern: 396—398.

— in Panamakanal-Zone: 398—401.

— in Sicherheitszone: 435.

Durchsuchung: 5, 27, 28, 139, 153, 199.

E

„Edmund Hugo Stinnes": 355.

„Eika": 25, 26, 140, 141.

Einbringung: 105, 106, 132, 139, 147, 148, 153, 158, 165, 168, 171, 175.

Einziehung: 130, 139, 168, 171.

Ekuador, und Deutsches Reich, deutscher Bericht vom 28. 12. 1939 betreffend Aufenthalt des bewaffneten „California Star" in Guayaquil: 251, 252.

„Enid": 25, 26, 142.

Estland, und Deutsches Reich,

— — estnische Note vom 18. 12. 1939 betreffend Einbringung der „Estonia" in deutschen Hafen und Untersuchung ihrer Postsendungen und Festnahme an Bord befindlicher feindlicher Staatsangehöriger: 205, 206.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Ausdehnung estnischer Hoheitsgewässer: 352.

— — deutsches Schreiben vom 6. 3. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 108.

— und Großbritannien, britische Note vom 11. 10. 1939 betreffend britische Prisenrechtsgrundsätze: 53.

— Hoheitsgewässer, Ausdehnung im Kriegsfall: 352.

„Estonia": 205, 206.

„Europa": 361.

„Exeter": 378, 379.

F

Fahrgäste, deutsche auf neutralen Schiffen: 193—204, 207, 208.

— feindliche auf neutralen Schiffen: 67, 78, 204—206.

— neutrale auf feindlichen Schiffen: 9, 11, 12, 15.

Falsche Flaggen, Gebrauch durch Kriegführende: 7, 121, 122, 257.

Feindselige Unterstützung: 55, 57, 125, 126, 135, 136, 139, 228.

— Abblenden: 9, 10, 12, 14, 28, 107.

— Fahren in Feindcharter: 138.

— Fahren ohne Flagge: 166.

— Fahren mit Navicert: 92.

— Funken: 9, 10, 12, 27, 28, 125, 126, 129, 130, 132, 134, 139, 150, 164.

— Kursänderung: 9, 10, 12, 27, 28, 129.

— Zickzackfahren: 9, 10, 26—28, 140, 141, 164.

Finnland, und Deutsches Reich,

— — finnische Note vom 27. 10. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit: 11.

— — finnische Note vom 20. 11. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit und Verhalten neutraler Handelsschiffe um England: 11.

— — deutsches Schreiben vom 29. 6. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 109.

— Neutralitätsregeln von 1938: 370, 409.

Fischereifahrzeuge: 6, 8, 86, 258.

„Formose": 435, 437.

Fortgesetzte Reise: 5, 22, 61, 62, 81, 88—102, 104, 108—112.

Frankreich, Admiralität, Verlautbarung vom 12. 6. 1940 über französische Minenfelder vor italienischen Küsten: 303.

— und Amerikanische Republiken, Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Verletzung der Sicherheitszone durch britische Kriegsschiffe und „Admiral Graf Spee": 435, 437.

— amtliche Mitteilung vom 27. 11. 1939 an französische Kaufleute und Reeder betreffend Ausfuhrsperre: 323.

— und Argentinien,

— — argentinisches Protestmemorandum vom 29. 11. 1939 gegen Ausfuhrsperre und Minenkrieg: 338.

— — argentinisches Protestmemorandum vom 5. 1. 1940 gegen Minenlegung auf hoher See: 281.

— Arrêté, vom 4. 9. 1939 betreffend Schwarze und Weiße Liste: 345, 346.

H1572-0464

— — vom 29. 9. 1939 betreffend Passierscheine: 96.
— Ausfuhrsperre: 321—325, 334—336, 338.
— Banngutkontrolle: 41, 62, 65, 78, 85, 97, 98.
— Banngutkontrollhäfen: 323.
— Banngutliste: 35, 37—41.
— bewaffnete Handelsschiffe: 247, 248.
— Blockademinister: 228, 229.
— Comité de contrebande: 97, 98, 228, 229, 234, 322—324.
— Conseil d'Etat: 233.
— Conseil des prises: 225—228, 231, 233, 234, 322.
— Dekret, vom 9. 5. 1859 betreffend Einsetzung der Prisengerichtsbarkeit: 223, 225, 226.
— — vom 1. 9. 1939 betreffend Verbot des Handels mit dem Feinde: 96, 345.
— — vom 1. 9. 1939 betreffend Prisengelder: 223 bis 225.
— — vom 2. 9. 1939 betreffend Zuständigkeit des Conseil des prises für Entschädigungen bei Kursanweisung und Aufbringung: 225, 226.
— — vom 2. 9. 1939 betreffend Verwaltung und Requisition von Prisen: 226, 227.
— — vom 20. 9. 1939 betreffend Passierscheine: 95.
— — vom 27. 11. 1939 betreffend Verhängung der Ausfuhrsperre: 321, 322, 334, 335.
— — vom 29. 11. 1939 betreffend Passierscheine: 97.
— — vom 24. 12. 1939 über Geltendmachung von Ansprüchen bezüglich Prisen: 228, 229.
— Gefahrengebiete: 297, 302, 303.
— Handelsmarineminister, Runderlaß vom 11. 11. 1939 betreffend Abzeichen für mobilisierbare Besatzungsmitglieder von französischen Handelsschiffen: 248.
— Hoheitsgewässer: 95—97.
— und Japan, japanischer Bericht vom November 1939 über französische Banngutkontrolle: 97.
— Kriegsmarineminister,
— — Arrêté vom 3. 9. 1939 über Bildung eines Banngutkomitees: 228.
— — Runderlaß vom 24. 12. 1939 betreffend Verwaltung von Prisen: 234, 235.
— — Instruktion vom 24. 12. 1939 über Verwaltung von Prisen und das Prisenverfahren: 229—233.
— Minenkriegführung: 280, 281, 338.
— Minenwarngebiete: 273, 297, 303.
— und Niederlande,
— — Notenwechsel von Oktober 1939/Januar 1940 betreffend Banngutliste: 38—41.
— — Notenwechsel von November 1939/Februar 1940 betreffend Ausfuhrsperre: 334—336.
— — Notenwechsel vom Januar 1940 betreffend Festnahme deutscher Staatsangehöriger auf der „Pennland" durch Frankreich: 196—198.
— und Norwegen,
— — norwegische Verlautbarung vom 31. 3. 1940 über angebliche Benutzung norwegischer Hoheitsgewässer durch deutsche Unterseeboote als Operationsbasis: 364.
— — britisch-französische Mitteilung vom 8. 4. 1940 über Minenlegung in norwegischen Hoheitsgewässern: 300—302.
— — norwegische Protesterklärung vom 8. 4. 1940 gegen britisch-französische Minenfelder in norwegischen Hoheitsgewässern: 302.
— Oberkommissar in Syrien, Arrêté vom 13. 2. 1940 betreffend Prisenverwaltung in Syrien-Libanon: 235.
— Passierscheine (Acquits-à-cautions): 95—97.
— Prisengelder: 223, 224.
— Prisengerichte: 225—228, 231, 233, 234.
— Prisengerichtsverfahren: 233, 234.
— — Beteiligte: 228—230, 233.
— Priseninstruktionen von 1934: 4.
— Prisenverfahren: 223—235.
— Regierung,
— — Erklärung vom 2. 9. 1939 über Kriegführung der Alliierten: 21.
— — Bekanntmachung vom 4. 9. 1939 über Banngutliste: 38.
— — Bekanntmachung vom 12. 9. 1939 betreffend britisch-französische Minenfelder: 297.
— Requisition von Prisen: 226, 227, 231, 234.
— Richtlinien an französische Reeder vom November 1939 über Bewaffnung französischer Handelsflotte und das Verhalten französischer Handelsschiffe gegenüber Unterseebooten und Fliegerangriffen: 247.
— Schiffahrtsverwaltung, Runderlaß vom 19. 12. 1939 betreffend Ausfuhrsperre: 323, 324.
— Schwarze Liste: 345, 346.
— und Schweden, französische Note vom 12. 2. 1940 betreffend Behandlung deutscher Staatsangehöriger auf neutralen Schiffen: 194.
— und Uruguay, Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Internierung des „Admiral Graf Spee" und seiner Besatzung in Uruguay: 372.
— Verbleibsgarantieerklärung, Formular: 102.
— Weiße Liste: 345, 346.

Freies Geleit: 107, 263, 265—272, 425.

Freigabe von Prisen: 220, 221, 228—230.

Freiheit der Meere: 33, 36, 44.

Führer, Reichstagserklärung vom 1. 9. 1939 über deutsche Kriegführung: 3.

G

Gaskrieg: 3, 21, 23.
— Genfer Protokoll von 1925: 3, 21.

Gefahrengebiete: 255—275, 289—304.
— britische: 275, 296—304.
— deutsche: 257—272, 289—295.
— französische: 297, 302, 303.
— italienische: 273, 274, 295, 296.

Geleit: 4, 6—15, 22, 25, 55, 57, 61, 69, 107, 117, 118, 154.

Geleitscheinsystem, deutsches: 108—112.

Genf, Gaskrieg-Protokoll von 1925: 3, 21.
— Rotes-Kreuz-Abkommen von 1929: 241, 242.
— Seehäfenstatut von 1923: 403.

„Germaine": 143, 144.

„Gertrud Bratt": 145.

H1572-0465

„Glücksburg": 355.

Griechenland, und Deutsches Reich,

— — Notenwechsel von November 1939/Juni 1940 betreffend Versenkung der „Aris": 131—134.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Versenkung der „Trasyboulos": 168.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Versenkung der „Diamantis": 139.

— — griechische Note vom 31. 7. 1940 betreffend Versenkung der „Germaine": 143.

Großbritannien, Admiralität,

— — Bekanntmachung vom 17. 9. 1939 betreffend die Schiffahrt in der Straße von Dover: 297.

— — Bekanntmachung vom 22. 9. 1939 über britische Minenfelder: 297.

— — Bekanntmachung vom September 1939 über britische Minenfelder: 296.

— — Verlautbarung vom 13. 10. 1939 über Sicherheitszone und Hoheitsgewässer: 434, 435.

— — Warnung vom November 1939 vor Annäherung an englische Ostküste: 298.

— — Bekanntmachung vom November 1939 über britische Warngebiete: 298.

— — Bekanntmachung vom 1. 12. 1939 über britisches Minenfeld: 299.

— — Bekanntmachung vom 24. 12. 1939 über britische Minenfelder in der Nordsee: 299, 300.

— — Bekanntmachung vom 28. 4. 1940 über britische Minenfelder vor norwegischer Küste: 303.

— — Bekanntmachung vom April 1940 über britische Minenfelder in der Nordsee und im Skagerrak und Kattegat: 302.

— — Bekanntmachung vom 13. 6. 1940 über britische Minenwarngebiete im Mittelmeer: 303, 304.

— — Verlautbarung vom 10. 7. 1940 über britische Minenfelder zwischen Orkney-Inseln und Island und zwischen Island und Grönland: 304.

— — Verlautbarung vom 18. 8. 1940 betreffend britische Gefahrengebiete im Kanal und in der Bucht von Biscaya: 275.

— — Unterhauserklärung des Ersten Lords vom 26. 9. 1939 über Bewaffnung britischer Handelsflotte: 245.

— — Unterhauserklärung des Ersten Lords vom 8. 5. 1940 über britische Kriegführung: 22, 258.

— Admiralty Marshal: 67.

— und Amerikanische Republiken,

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Verletzung der Sicherheitszone durch britische Kriegsschiffe und „Admiral Graf Spee": 435, 436.

— — Protestnote des panamenischen Präsidenten vom 16. 3. 1940 gegen Verletzung der Sicherheitszone durch britisches Kriegsschiff bei Verfolgung der „Wakama": 439.

— — Note des panamenischen Präsidenten vom 25. 5. 1940 gegen Kriegshandlungen eines britischen Kriegsschiffes und Selbstversenkung der „Hannover" in Sicherheitszone: 440.

— und Argentinien,

— — argentinische Verlautbarung vom 9. 9. 1939 gegen Banngutliste: 36.

— — argentinische Verlautbarung vom 1. 11. 1939 über argentinische Note gegen Banngutkontrolle: 71.

— — argentinisches Protestmemorandum vom 29. 11. 1939 gegen Ausfuhrsperre und Minenkrieg: 338.

— — argentinisches Protestmemorandum vom 5. 1. 1940 gegen Minenlegung auf hoher See: 281.

— Ausfuhrsperre: 6, 74, 75, 81, 83, 88, 257, 320, 321.

— Auswärtiges Amt, Verlautbarung vom 18. 2. 1940 über britische Beschwerde betreffend Untersuchung der „Altmark" durch norwegische Behörden: 405.

— Banngutkontrolle: 26, 36, 59—104, 258.

— Banngutkontrollhäfen: 6, 35, 36, 59–86, 135, 160, 161.

— Banngutliste: 4—6, 31—38, 48, 50, 73, 75.

— und Belgien,

— — britische Note vom September 1939 gegen Belieferung Deutschlands mit Banngutwaren: 95.

— — britische Verlautbarung vom 26. 10. 1939 betreffend Banngutkontrolle: 63.

— — britische Bekanntmachung vom 8. 1. 1940 betreffend Banngutkontrolle: 66.

— — britische Mitteilung vom April 1940 betreffend Jutesäcke als Banngut: 38.

— Bewaffnete Handelsschiffe: 243—247.

— Blockade gegen Deutschland: 4—6, 21, 22, 49, 90, 91.

— Conterband Committee: 67.

— und Dänemark,

— — britische Mitteilung vom 3. 10. 1939 betreffend Banngutkontrolle: 60.

— — britische Note vom 16. 11. 1939 über britische Warngebiete: 298.

— — britische Mitteilung vom November 1939 über britische Warngebiete: 299.

— — britische Bekanntmachung vom 4. 5. 1940 betreffend Behandlung von Ladungen aufgebrachter dänischer Schiffe: 221, 222.

— und Deutsches Reich,

— — britische Note vom 11. 7. 1940 betreffend das Überfliegen von Operationsgebieten durch deutsche Seenotflugzeuge: 241.

— — deutsche Protestnote vom August 1940 gegen Angriffe britischer Streitkräfte auf deutsche Seenotflugzeuge: 241, 242.

— — Notenwechsel vom August 1940 betreffend Notifikation deutscher Lazarettschiffe: 239, 240.

— und Estland, britische Note vom 11. 10. 1939 betreffend britische Prisenrechtsgrundsätze: 53.

— Gefahrengebiete: 275, 296—304.

— Gesetz, vom 1. 9. 1939 über Anwendung von Prisenrecht auf Luftfahrzeuge und die Errichtung von Prisenhöfen außerhalb der Dominions: 219, 220, 319, 320.

— — vom 5. 9. 1939 betreffend Handel mit dem Feinde: 343.

— Informationsministerium, Verlautbarung vom 17. 8. 1940 zur deutschen Blockadeerklärung: 259, 260.

— und Italien,

— — Banngutkontrolle italienischer Dampfer: 76—86.

— — Vereinbarung vom 16. 4. 1938: 74, 75.

— — britische Note vom 11. 9. 1939 betreffend Ursprungs- und Interessezeugnisse: 87.

— — italienische Note vom 13. 11. 1939 betreffend britische Banngutkontrolle: 71.

H1572-0466

— — Notenwechsel vom März 1940 betreffend britische Banngutliste, Banngutkontrolle, Briefpostbeschlagnahme und Ausfuhrsperre: 73—75.
— und Japan,
— — britische Verlautbarung vom 24. 11. 1939 über deutsche Minenkriegführung und britische Gegenmaßnahmen: 279.
— — japanische Protesterklärung vom 25. 11. 1939 gegen angekündigte Ausfuhrsperre: 336, 337.
— — japanisches Protestmemorandum vom 4. 12. 1939 gegen Verhängung der Ausfuhrsperre: 337.
— — Notenwechsel von Januar/Februar 1940 betreffend Festnahme deutscher Staatsangehöriger auf der „Asama Maru": 198—203.
— Kgl. Proklamation vom 3. 9. 1939 über die Banngutliste: 31.
— und Lettland, britische Erklärung vom 6. 3. 1940 über deutsche Handelskriegführung: 22.
— Minenkriegführung: 280, 281, 287, 288, 301, 302, 338.
— Minenwarngebiete: 258, 275, 296—303.
— Minister für Koordination der Verteidigung, Oberhauserklärung vom 14. 12. 1939 über Aufenthalt des „Admiral Graf Spee" in Montevideo: 370.
— Ministerium für Wirtschaftliche Kriegführung: 67, 68, 80, 340.
— — Presseerklärung des Generaldirektors vom 11. 10. 1939 betreffend Banngutkontrolle: 61.
— — Verlautbarung vom 29. 10. 1939 betreffend Banngutkontrolle gegenüber belgischen Getreideschiffen: 65.
— — Verlautbarung vom 29. 12. 1939 betreffend Orderklausel in Konnossementen: 54.
— — Verlautbarung vom 10. 2. 1940 betreffend „Harmless Chemicals"-Bezeichnung in Schiffsmanifesten: 66.
— — Unterhauserklärung des Ministers v. 30. 7. 1940 über Navicert-System und britische Blockade: 89.
— — Verlautbarung vom 30. 8. 1940 über Navicerts: 93.
— Naval Prize Act 1864: 219, 220.
— Navicert-System: 22, 41, 60, 66, 78—80, 83—85, 88—94, 258.
— — Navicert-Formular: 93.
— und Niederlande,
— — niederländischer Bericht über Durchfahrt des britischen Kanonenbootes „Leith" durch die Straße von Riouw am 13. 9. 1939: 359.
— — Notenwechsel von September/Oktober 1939 betreffend Aufenthalt niederländischer Schiffe in britischen Kontrollhäfen: 67—69.
— — Notenwechsel von September/November 1939 betreffend Festnahme deutscher Staatsangehöriger auf der „Colombia" durch Großbritannien: 195, 196.
— — Notenwechsel von September 1939/Januar 1940 betreffend Banngutliste: 33—35.
— — Notenwechsel von September 1939/März 1940 betreffend Briefpostbeschlagnahme auf niederländischen Schiffen durch Großbritannien: 179 bis 182.
— — Notenwechsel von Oktober/Dezember 1939 betreffend britische Schwarze Listen: 343, 344.
— — Notenwechsel von Oktober 1939/März 1940 betreffend Briefpostbeschlagnahme auf niederländischen Flugzeugen durch Großbritannien: 187—189.
— — Notenwechsel von November 1939/April 1940 betreffend Ausfuhrsperre: 329—334.
— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Fahrten niederländischer Schiffe durch gefährliche britische Gewässer: 69, 70.
— und Norwegen,
— — Notenwechsel von 1939 betreffend Durchfahrtsrecht durch norwegische Hoheitsgewässer: 408—410, 415.
— — norwegischer Protest vom 17. 2. 1940 gegen britischen Angriff auf die „Altmark" in norwegischen Hoheitsgewässern: 404, 405.
— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend „Altmark"-Fall: 405, 409—415.
— — britisch-französische Mitteilung vom 8. 4. 1940 über Minenlegung in norwegischen Hoheitsgewässern: 300—302.
— — norwegische Protesterklärung vom 8. 4. 1940 gegen britisch-französische Minenfelder in norwegischen Hoheitsgewässern: 302.
— Order vom 14. 2. 1940 betreffend Bewaffnung britischer Handelsschiffe: 246.
— Order-in-Council, vom 27. 11. 1939 betreffend Verhängung der Ausfuhrsperre: 317—320, 324, 330, 331, 333, 338, 339.
— — vom 11. 6. 1940 betreffend Ausdehnung der Ausfuhrsperre auf Italien: 319, 320.
— — vom 17. 6. 1940 betreffend Erstreckung der Ausfuhrsperre auf Luftfahrzeuge und deren Ladungen: 319.
— Premierminister,
— — Unterhauserklärung vom 26. 9. 1939 über britische Blockade: 21, 258.
— — Unterhauserklärung vom 21. 11. 1939 über bevorstehende Verhängung der Ausfuhrsperre: 317.
— — Unterhauserklärung vom 20. 2. 1940 über norwegische Neutralitätspflichten bei Durchfahrt der „Altmark" durch norwegische Hoheitsgewässer: 408.
— Prisengerichte: 70, 78, 79, 219—222.
— Prisenverfahren: 219—222, 318, 325.
— Prize Act 1939: 219, 220.
— Prize Court Rules 1939: 70, 318.
— Prize Courts Act 1894: 219, 220.
— Procurator-General: 67, 220—222.
— — Memorandum vom November 1939 über Freigabe beschlagnahmter Ladungen vor Überweisung an Prisengericht: 220, 221.
— — Bekanntmachung vom 4. 5. 1940 betreffend Behandlung von Ladungen aufgebrachter dänischer Schiffe: 221, 222.
— Regierung,
— — Erklärung vom 2. 9. 1939 betreffend britische Kriegführung: 21.
— — Bekanntmachung vom 10. 9. 1939 betreffend Banngutkontrollhäfen: 59.
— — Memorandum vom 14. 10. 1939 über Banngutkontrolle: 60.
— — Verlautbarung vom Mai 1940 betr. britischen Geleitschutz für neutrale Handelsschiffe: 117.
— — Memorandum vom 29. 7. 1940 betreffend Navicert-System und Ursprungszeugnisverfahren: 88.
— — Verlautbarung vom August 1940 betreffend britische Gefahrengebiete vor italienischen Mittelmeerküsten: 275.

H1572-0467

— Reutermeldung vom 14. 4. 1940 betreffend britisches Minenwarngebiet in der Ostsee und deren Zugängen: 303.

— Schiffahrtsminister, Unterhauserklärung vom 30. 7. 1940 betreffend „Ship's warrant": 90.

— Schwarze Liste: 343, 344.

— „Ship's warrant"-Formular: 94.

— und Sowjetunion,

— — sowjetrussische Protestnote vom 25. 10. 1939 gegen Banngutliste und Banngutkontrolle: 35.

— — sowjetrussische Protestnote vom 10. 12. 1939 gegen Verhängung der Ausfuhrsperre: 337, 338.

— und Spanien, spanische Protestnote vom 7. 8. 1940 gegen Ausdehnung des Navicert-Systems: 90.

— Trading with the Enemy Act 1939: 70, 343, 344.

— und Türkei, britische Bekanntmachung vom April 1940 über Banngutkontrolle: 66.

— U-Boot-Krieg: 8, 22, 258.

— Unterstaatssekretär für auswärtige Angelegenheiten, Unterhauserklärung vom 26. 2. 1940 über Abgrenzung norwegischer Hoheitsgewässer: 352.

— Ursprungs- und Interessezeugnis: 63, 77, 81, 87, 88.

— — Formular: 87.

— und Uruguay, Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Aufenthaltsdauer des „Admiral Graf Spee" in Montevideo: 370—372.

— Verbleibskontrolle: 95—102.

— — Verbleibsgarantieerklärung, Formulare: 100, 101.

— und Vereinigte Staaten von Amerika,

— — Notenwechsel von 1916 betreffend Briefpostbeschlagnahme: 180, 182, 184.

— — amerikanische Note vom 14. 12. 1939 gegen erzwungenes Anlaufen von Häfen innerhalb der Kampfzone durch amerikanische Schiffe: 429.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Beschlagnahme amerikanischer Schiffspost durch Großbritannien: 183—185.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Ausfuhrsperre: 339, 340.

— — amerikanische Verlautbarung vom 4. 1. 1940 über Ausnahmen von der Ausfuhrsperre: 340.

— — amerikanisches Protestmemorandum vom 20. 1. 1940 gegen Kontrolle amerikanischer Schiffe im Mittelmeer: 72.

— — amerikanische Verlautbarung vom 23. 2. 1940 über Zensur amerikanischer Luftpost in Bermuda durch Großbritannien: 189.

Guatemala, Erklärung vom 3. 10. 1939 zur Deklaration von Panama: 434.

„Gun": 146, 147.

„Gustav Adolf": 148, 149.

H

Haager Abkommen, von 1899 betreffend Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention von 1864 auf den Seekrieg: 373—376, 378.

— von 1907,

— — V.: Art. 11: 393, 395.

— — — Art. 13: 395.

— — VII: 253.

— — VIII.: 24, 273, 279, 281, 282, 284, 286, 287, 317, 318, 321, 332, 335, 336, 338, 340.

— — — Art. 1: 280, 283.

— — — Art. 2: 280, 285—287.

— — — Art. 3: 280, 281.

— — — Art. 7: 280.

— — X.: 377.

— — — Art. 3: 242.

— — — Art. 9: 376.

— — — Art. 11: 376.

— — — Art. 13: 376, 379.

— — — Art. 14: 376.

— — — Art. 15: 375, 376, 378, 380.

— — XI. Art. 1: 74, 179—184, 186, 188.

— — — Art. 2: 74, 180—184, 188.

— — XIII.: 368, 408, 410, 416, 439.

— — — Art. 1: 416, 417.

— — — Art. 2: 254.

— — — Art. 9: 397.

— — — Art. 10: 367, 384, 385, 409, 412, 414.

— — — Art. 12: 367, 368, 370, 371, 385, 414.

— — — Art. 14: 370—372.

— — — Art. 17: 369—372.

— — — Art. 18: 371.

— — — Art. 21: 386—390, 392—397.

— — — Art. 22: 387, 388, 390—396.

— — — Art. 23: 387, 388, 392, 394, 395.

— — — Art. 24: 373, 377, 393.

— — — Art. 25: 416, 418.

— — — Art. 26: 417, 418.

Haag, Kodifikationskonferenz (1930): 350, 351.

— Luftkriegrechtsentwurf von 1923: 379.

Handel mit dem Feinde, Verbot: 63, 70, 81, 87, 343 bis 346.

„Hannover": 356—358, 439, 440.

— in dominikanischen Hoheitsgewässern: 356—358.

— in Sicherheitszone: 439, 440.

„Heddernheim": 358, 359.

Hilfskriegsschiffe: 7, 417.

Hilfsschiffe: 377, 405, 408, 416, 436.

— Durchfahrts- und Aufenthaltsrecht in neutralen Hoheitsgewässern bzw. Häfen: 403—419.

— Internierung, der Besatzung in neutralen Häfen: 419.

— — des Fahrzeuges in neutralen Häfen: 405, 417.

Hoheitsgewässer, siehe Neutrale Hoheitsgewässer.

„Hold back"-Garantie: 77, 78, 80, 84.

„Hugo Oldendorf": 358, 359.

Hungerblockade: 4, 5, 32, 259.

I

„Imanta": 349, 363.

Indult: 313.

Internierung in neutralen Häfen,

— von Hilfsschiffen: 405, 417.

— von Hilfsschiffsbesatzungen: 419.

— von Kriegsschiffen: 380, 381.

H1572-0468

— von Kriegsschiffsbesatzungen: 372—380, 382.
— von Prisenbesatzungen: 388—396.
„Inverliffey": 150.
Iran, und Deutsches Reich, iranische Note vom 26. 9. 1939 gegen Banngutliste: 46.
Irland, und Deutsches Reich,
— — irische Note vom 3. 11. 1939 betreffend Fahrten auf britischen u. französischen Schiffen: 12.
— — deutscher Bericht vom 6. 11. 1939 über irische Maßnahmen zur Unterbindung der Wiederausfuhr eingeführter Waren nach England: 104.
— — Notenwechsel von November/Dezember 1939 betreffend Versenkung der „Inverliffey": 150.
— — Notenwechsel von Januar/März 1940 betreffend Versenkung der „Germaine": 143.
Island, deutsches U-Boot in Reykjavik: 382.
— Hoheitsgewässer, Verletzung durch Großbritannien: 354.
— Neutralitätsregeln von 1938: 370, 382.
Italien, Außenministerium,
— — Erster Bericht vom 11. 5. 1940 über Banngutkontrolle der Alliierten: 76.
— — Zweiter Bericht vom 8. 6. 1940 über Banngutkontrolle der Alliierten: 82.
— Banngutkontrolle: 113.
— Banngutliste: 52.
— Bekanntmachung vom 13. 6. 1940 betreffend italienische Minensperren im Kanal von Sizilien: 296.
— Dekret, vom 6. 6. 1940 betreffend italienische Warngebiete vor den nationalen Küsten: 295, 296.
— — vom 16. 6. 1940 betreffend Gewährung des Indults an feindliche Privathandelsschiffe: 313.
— — vom 25. 6. 1940 betreffend die Errichtung eines Prisengerichts: 217.
— — vom 16. 7. 1940 betreffend Banngutliste: 52.
— und Deutsches Reich,
— — italienische Aufzeichnung vom 7. 11. 1939 betreffend Behandlung deutscher Staatsangehöriger auf italienischen Schiffen durch Großbritannien und Frankreich: 193.
— — italienische Note vom 22. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 16.
— — italienische Note vom 10. 6. 1940 betreffend Heimbeförderung britischer und italienischer Diplomaten: 208.
— — italienische Note vom 12. 6. 1940 betreffend italienische Seehandelskontrolle und Minensperren: 113.
— — italienische Note vom 15. 6. 1940 betreffend Fahrt des „Monarch of Bermuda" und „Conte Rosso": 209.
— — italienische Note vom 15. 6. 1940 betreffend italienische Gefahrengebiete vor feindlichen Küsten: 273.
— — italienische Note vom 9. 7. 1940 betreffend Gleichstellung deutscher und italienischer Kriegsschiffe und Kriegsflugzeuge: 217.
— Gefahrengebiete: 273, 274.
— und Großbritannien,
— — Banngutkontrolle italienischer Dampfer: 76 bis 86.
— — Vereinbarung vom 16. 4. 1938: 74, 75.
— — britische Note vom 11. 9. 1939 betreffend Ursprungs- und Interessezeugnisse: 87.
— — italienische Note vom 13. 11. 1939 betreffend britische Banngutkontrolle: 71.
— — Notenwechsel vom März 1940 betreffend britische Banngutliste, Banngutkontrolle, Briefpostbeschlagnahme und Ausfuhrsperre: 73—75.
— Legge di guerra: 75, 217.
— Minenkrieg: 273, 274, 295.
— Minenwarngebiete: 113, 273, 274, 295, 296.
— Nichtkriegführung: 16, 17, 73.
— Operationsgebiet: 274.
— Prisengerichte: 217.
— Prisenverfahren: 217.
— Regierung, Note an die Neutralen vom 20. 8. 1940 betreffend italienische Gefahrengebiete vor britischen Afrikaküsten: 274.
— Schiffahrtsgesellschaft „Adriatica", Rundschreiben vom 26. 10. 1939 betreffend britische Banngutkontrolle: 62.
— Unione Fascista de Commerciante, Rundschreiben vom 30. 11. 1939 betreffend britische Banngutkontrolle: 65.
— Zwölf-Meilen-Sicherheitszone: 295.

J

Japan, Außenministerium,
— — Mitteilung vom 6. 10. 1939 betreffend Geltung der Londoner Seerechtsdeklaration: 21.
— — Reichstagserklärung des Ministers vom 6. 2. 1940 betreffend „Asama-Maru"-Fall: 203, 204.
— und Deutsches Reich,
— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit und Fahrten auf britischen und französischen Schiffen: 14.
— — Notenwechsel von November/Dezember 1939 betreffend Untergang der „Terukuni Maru": 284, 285.
— — deutscher Bericht vom 9. 12. 1939 über japanische Haltung zur deutschen Warnung betreffend Seekriegsgefahren um England: 19.
— — japanische Note vom 26. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 19.
— — japanische Note vom 28. 12. 1939 gegen Gebrauch japanischer Flagge durch die „Windhuk": 122.
— — Notenwechsel von April/Mai 1940 betreffend Behandlung japanischer Waren auf norwegischen Schiffen: 107.
— — japanische Note vom 20. 8. 1940 betreffend deutsches Gefahrengebiet um britische Inseln: 260.
— — Notenwechsel von August/September 1940 betreffend Fahrt der „Suwa-Maru" durch deutsches Gefahrengebiet: 270—272.
— und Frankreich, japanischer Bericht vom November 1939 über französische Banngutkontrolle: 97.
— und Großbritannien,
— — britische Verlautbarung vom 24. 11. 1939 über deutsche Minenkriegführung und britische Gegenmaßnahmen: 279.
— — japanische Protesterklärung vom 25. 11. 1939 gegen angekündigte Ausfuhrsperre: 336, 337.
— — japanisches Protestmemorandum vom 4. 12. 1939 gegen Verhängung der Ausfuhrsperre: 337.
— — Notenwechsel von Januar/Februar 1940 betreffend Festnahme deutscher Staatsangehöriger auf der „Asama-Maru": 198—203.

H1572-0469

K

Kampfzone der USA: 7, 15, 17, 18, 259, 421—429.

„Karpfanger": 358, 359.

Konnossemente, „Harmless Chemicals"-Klausel: 66.

— Orderklausel: 54, 60, 65, 98, 171.

— Verbleibsgarantieerklärung: 102.

Konterbande, siehe Banngut.

Kontingentierung der Einfuhr neutraler Staaten: 84, 95.

Koht: 24, 361, 363, 406—409, 415, 419.

Kriegsgefangene: 396, 399, 401, 405—413.

Kriegsschiffe, Durchfahrts- und Aufenthaltsrecht in neutralen Hoheitsgewässern bzw. Häfen: 367—382.

— Gleichstellung deutscher und italienischer: 217.

— Internierung der Besatzung in neutralen Häfen: 372—380, 382.

— — des Fahrzeuges in neutralen Häfen: 380, 381.

Kuba, Neutralitätsverordnung vom 1. 9. 1939: 253, 370.

Küstengewässer, siehe Neutrale Hoheitsgewässer.

Küstenvorfeld, feindliches: 6—8, 11.

Kursanweisung: 69, 77, 78, 83, 139, 225, 226, 228, 362, 429.

— durch Flugzeug: 362.

L

Lausanne, Meerengenkonvention von 1923: 351, 352.

Lazarettschiffe: 239, 240, 377.

„Leith": 359.

Legge di guerra: 75, 217.

Lettland, und Deutsches Reich,

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend freie Durchfahrt der „Gundega": 107.

— — Notenwechsel von März/Mai 1940 betreffend Zerstörung der „Tautmila": 166.

— — deutsches Schreiben vom 17. 6. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 108 Anm. 1.

— und Großbritannien, britische Erklärung vom 6. 3. 1940 über deutsche Handelskriegführung: 22.

„Lippe": 358, 359.

Litauen, und Deutsches Reich,

— — deutsches Schreiben vom 17. 4. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 108 Anm. 1.

— — Vereinbarung vom 17. 4. 1940 betreffend Anwendung des Geleitscheinverfahrens: 108.

Londoner Seerechtsdeklaration von 1909: 21, 22, 33—36, 39, 44, 45, 134.

— Art. 31: 161.

— Art. 32: 143.

— Art. 34: 170, 173.

— Art. 35: 143.

— Art. 45: 196, 197, 200, 202.

— Art. 47: 195—200, 202, 204, 205.

— Art. 48: 133, 170.

— Art. 49: 133, 161, 170, 171, 173.

— Art. 50: 133, 170.

— Art. 51: 133, 170.

— Art. 52: 133.

Luftfahrzeuge, Ausdehnung der Ausfuhrsperre: 319, 320.

— als Prise: 219, 220.

Luftkrieg: 3.

— Gleichstellung deutscher und italienischer Kriegsflugzeuge: 217.

— Kriegsflugzeuge: 166, 167, 354, 355, 361, 362, 379.

— Luftangriffe auf neutrale Handelsschiffe: 25, 26, 166, 167.

— Militärische Objekte: 3, 21.

— Offene Städte: 3, 23.

M

„Maloja": 267—270.

Malvinen-Inseln: 434.

Meerengen, Abkommen von Lausanne von 1923: 351, 352.

— — von Montreux von 1936: 352.

— freie Durchfahrt: 274, 351, 352.

Militarisierte Handelsschiffe: 6.

Minenkrieg: 19, 24, 25, 70, 75, 118, 279—310, 317.

— britischer: 280, 281, 287, 288, 296—303, 338.

— deutscher: 261, 279—287, 289—295, 300, 317, 318, 321, 332, 338, 340.

— französischer: 280, 281, 297, 303, 338.

— italienischer: 273, 274, 295.

— magnetische Minen: 284.

— Netzsperren, deutsche: 293, 294.

— Treibminen: 24, 258, 280, 283, 285—287.

— VIII. Haager Abkommen von 1907, siehe dieses.

Minenwarngebiete: 255—275, 289—310.

— britische: 258, 275, 296—303.

— dänische: 305.

— deutsche, Nordsee: 15, 259, 289, 290.

— — Ostsee: 5, 290—295.

— — südafrikanische Gewässer: 295.

— französische: 273, 297, 303.

— italienische: 113, 273, 274, 295, 296.

— rumänische: 310.

— schwedische: 306—310.

Mittelmeer, Warngebiete: 295, 296, 303.

— USA-Kampfzone: 427—429.

„Monarch of Bermuda": 209, 210.

Monroe-Doktrin: 434, 438.

Montreux, Meerengenkonvention von 1936: 352.

H1572-0470

N

Nacivert, Formular: 93.

— und Prisenrecht: 92.

— System: 22, 41, 60, 66, 78—80, 83—85, 88—94, 258.

— — Clearance-Paß: 67.

— — Ship's warrant: 90, 93, 94.

Neuseeland, Banngutliste: 31 Anm. 1.

„Neuenfels": 360.

Neutrale Häfen, Aufenthaltsbeschränkung für Handelsschiffe Kriegführender: 403, 404.

— Aufenthaltsrecht von Hilfsschiffen: 403—419.

— — von Kriegsschiffen: 367—382.

— — von Prisen: 383—402.

— Internierung, von Hilfsschiffen: 405, 417.

— — von Hilfsschiffsbesatzungen: 419.

— — von Kriegsschiffen: 380, 381.

— — von Kriegsschiffsbesatzungen: 372—380, 382.

— — von Prisenbesatzungen: 388—396.

Neutrale Hoheitsgewässer, 347—364, 434, 435.

— Ausdehnung im Kriegsfall: 349—352.

— — Estland: 352.

— — Norwegen: 352.

— — Schweden: 349—352.

— Drei-Meilen-Zone: 349—352, 356, 435.

— Durchfahrts- und Aufenthaltsrecht,

— — von Hilfsschiffen: 403—419.

— — von Kriegsschiffen: 367—382.

— — von Prisen: 383—402.

— Verletzungen, durch Deutschland: 362—364.

— — durch Großbritannien: 353—361.

Neutralitätswidrige Unterstützung, siehe Feindselige Unterstützung.

Neutralitätszone, siehe Sicherheitszone.

Nichtkriegführung: 16, 17, 73, 75, 83, 86.

„Nidarholm": 25, 151.

Niederlande, Gesetzentwurf vom März 1940 betreffend Unterwerfung unter ausländische Handelskontrolle: 103.

— und Deutsches Reich,

— — niederländische Protestnote vom 12. 10. 1939 gegen Banngutliste: 43.

— — niederländische Note vom 6. 12. 1939 betr. Festnahme eines englischen Staatsangehörigen auf dem „Schie" durch Deutschland: 204, 205.

— — niederländische Protestnote vom 20. 12. 1939 gegen Gebrauch niederländischer Flagge: 121.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/März 1940 betreffend Versenkung der „Sliedrecht": 157 bis 161.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/März 1940 betreffend Untergang des „Simon Bolivar": 285—288.

— — deutscher Bericht vom 11. 1. 1940 betreffend Beschlagnahme deutscher Post auf niederländischen Schiffen durch Großbritannien: 182.

— — schweizerische Note vom 7. 2. 1940 betreffend Aufbringung der „Phaedra" in niederländischen Hoheitsgewässern durch britisches Kriegsschiff: 360.

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend Versenkung der „Arendskerk": 129, 130.

— — niederländische Protestnote vom 18. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Burgerdijk": 135.

— und Frankreich,

— — Notenwechsel von Oktober 1939/Januar 1940 betreffend Banngutliste: 38—41.

— — Notenwechsel von November 1939/Februar 1940 betreffend Ausfuhrsperre: 334—336.

— — Notenwechsel von Januar 1940 betreffend Festnahme deutscher Staatsangehöriger auf der „Pennland" durch Frankreich: 196—198.

— und Großbritannien,

— — niederländischer Bericht über Durchfahrt des britischen Kanonenbootes „Leith" durch die Straße von Riouw am 13. 9. 1939: 359.

— — Notenwechsel von September/Oktober 1939 betreffend Aufenthalt niederländischer Schiffe in britischen Kontrollhäfen: 67—69.

— — Notenwechsel von September/November 1939 betreffend Festnahme deutscher Staatsangehöriger auf der „Colombia" durch Großbritannien: 195, 196.

— — Notenwechsel von September 1939/Januar 1940 betreffend Banngutliste: 33—35.

— — Notenwechsel von September 1939/März 1940 betreffend Briefpostbeschlagnahme auf niederländischen Schiffen durch Großbritannien: 179 bis 182.

— — Notenwechsel von Oktober/Dezember 1939 betreffend britische Schwarze Listen: 343, 344.

— — Notenwechsel von Oktober 1939/März 1940 betreffend Briefpostbeschlagnahme auf niederländischen Flugzeugen durch Großbritannien: 187—189.

— — Notenwechsel von November 1939/April 1940 betreffend Ausfuhrsperre: 329—334.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Fahrten niederländischer Schiffe durch gefährliche britische Gewässer: 69, 70.

— Hoheitsgewässer, Verletzung durch Großbritannien: 359, 360.

— Kgl. Erlaß vom 1. 3. 1940 betreffend Schiffahrtssicherung: 27.

— Neutralitätsproklamation vom 1. 9. 1939: 253.

„Nordland": 361.

Nordsee, Minenwarngebiete: 289, 290, 296—303.

Norwegen, Admiralität,

— — Bekanntmachung vom 18. 10. 1939 über britisches Minenfeld im Bristol-Kanal: 298.

— — Mitteilung vom 4. 11. 1939 über Freigabe der „City of Flint" in Haugesund und Internierung ihres Prisenkommandos in Norwegen: 389.

— Außenministerium,

— — Verlautbarung vom 6. 11. 1939 über Freigabe der „City of Flint" in Haugesund und Internierung ihres Prisenkommandos in Norwegen: 391.

— — Stortingerklärung des Ministers vom 19. 2. 1940 betreffend „Altmark"-Fall: 406—408.

H1572-0471

— — Erklärung des Ministers vom 21. 2. 1940 zur Unterhauserklärung des britischen Premierministers vom 20. 2. 1940 betreffend norwegische Neutralitätspflichten bei Durchfahrt der „Altmark" durch norwegische Hoheitsgewässer: 408, 409.

— — Verlautbarung vom 22. 2. 1940 über norwegisch-englischen Notenwechsel von 1939 betreffend Durchfahrtsrecht durch norwegische Hoheitsgewässer: 409.

— — Verlautbarung vom 26. 2. 1940 betreffend „Altmark"-Fall: 409, 410.

— — Stortingerklärung des Ministers vom 29. 2. 1940 über Seekriegsverluste: 24.

— und Deutsches Reich,

— — norwegische Note vom 31. 10. 1939 gegen Verpflichtungserklärung norwegischer Kapitäne betreffend Fahrten nach feindlichen Ländern: 105.

— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Aufenthalt der „City of Flint" in Tromsö und Beschlagnahme ihrer Seekarten: 383—386.

— — deutscher Drahtbericht vom 18. 11. 1939 über Freilassung der „Westerwald" in Norwegen: 419.

— — deutscher Bericht vom 26. 11. 1939 betreffend Beschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen Kriegführender durch norwegische Hoheitsgewässer: 367.

— — Notenwechsel von November 1939/Februar 1940 betreffend Freigabe der „City of Flint" in Haugesund und Internierung ihres Prisenkommandos in Norwegen: 389—396.

— — norwegische Note vom 7. 12. 1939 betreffend Packpapier und Pappe als Banngut: 49.

— — norwegische Note vom 8. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 16.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Holzmasse als Banngut: 47 bis 49.

— — norwegische Note vom 22. 1. 1940 gegen Schadensersatzverzichterklärung norwegischer Kapitäne: 106.

— — deutscher Erlaß vom 31. 1. 1940 betreffend Beschränkung der Durchfahrt von Kriegsschiffen Kriegführender durch norwegische Hoheitsgewässer: 367, 368.

— — norwegische Protestnote vom 8. 2. 1940 betreffend Versenkung der „Tempo": 167.

— — norwegische Protestnote vom 12. 2. 1940 betreffend Versenkung der „Songa": 162.

— — Notenwechsel vom 17. 2. 1940 betreffend britischen Angriff auf die „Altmark" in norwegischen Hoheitsgewässern: 404, 405.

— — deutscher Drahterlaß vom 28. 2. 1940 betreffend Durchsuchung deutscher Handelsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern: 410, 411.

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend Versenkung der „Eika": 140, 141.

— — Notenwechsel von Februar/April 1940 betreffend Versenkung der „Enid": 142.

— — deutsches Memorandum vom 4. 3. 1940 betreffend Belästigungen und Angriffe gegen die „Heddernheim", „Lippe", „Hugo Oldendorf" und „Karpfanger" durch britische See- und Luftstreitkräfte in norwegischen Hoheitsgewässern sowie neutralitätswidriges Verhalten norwegischen Wachbootes gegen den „Wilhelm Reinhold": 358, 359.

— — norwegische Note vom 8. 3. 1940 betreffend Versenkung neutraler Handelsschiffe: 26.

— — norwegische Protestnote vom 15. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Sliedrecht": 161.

— — norwegische Protestnote vom 15. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Nidarholm": 151.

— — norwegische Note vom 20. 3. 1940 betreffend Verletzung norwegischer Hoheitsgewässer durch Unterseeboote unbekannter Nationalität: 364.

— — deutsches Schreiben vom 21. 3. 1940 betreffend Seekriegführung: 5.

— — deutscher Bericht vom 23. 3. 1940 über Verletzungen norwegischer Hoheitsgewässer durch britische See- und Luftstreitkräfte: 361, 362.

— — deutscher Drahtbericht vom 23. 3. 1940 über Belästigung des „Neuenfels" durch britische Kriegsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern: 360.

— — norwegische Verlautbarung vom 25. 3. 1940 betreffend Belästigungen deutscher Handelsschiffe durch britische Kriegsschiffe in norwegischen Hoheitsgewässern: 362.

— — norwegische Protestnote vom 26. 3. 1940 betreffend Versenkung der „Steinstad": 163.

— — deutsche Note vom 28. 3. 1940 gegen Belästigung des „Theseus" durch britisches Flugzeug in norwegischen Hoheitsgewässern: 361.

— — norwegische Verlautbarung vom 28. 3. 1940 über Internierung des „U 21" in Norwegen: 380.

— — deutscher Bericht vom 28. 3. 1940 über Internierung des „U 21" in Norwegen: 381.

— — deutsche Weisung vom 28. 3. 1940 betreffend Internierung des „U 21" in Norwegen: 381.

— — deutsche Note vom 31. 3. 1940 gegen Belästigung der „Derindje" durch britisches Flugzeug in norwegischen Hoheitsgewässern: 354, 355.

— — Notenwechsel vom März 1940 betreffend die Explosion einer Kontaktmine an norwegischer Küste: 283.

— und Frankreich,

— — norwegische Verlautbarung vom 31. 3. 1940 über angebliche Benutzung norwegischer Hoheitsgewässer durch deutsche Unterseeboote als Operationsbasis: 364.

— — britisch-französische Mitteilung vom 8. 4. 1940 über Minenlegung in norwegischen Hoheitsgewässern: 300—302.

— — norwegische Protesterklärung vom 8. 4. 1940 gegen britisch-französische Minenfelder in norwegischen Hoheitsgewässern: 302.

— und Großbritannien,

— — Notenwechsel von 1939 betreffend Durchfahrtsrecht durch norwegische Hoheitsgewässer: 408—410, 415.

— — norwegischer Protest vom 17. 2. 1940 gegen britischen Angriff auf die „Altmark" in norwegischen Hoheitsgewässern: 404, 405.

— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend „Altmark"-Fall: 405, 409—415.

— — britisch-französische Mitteilung vom 8. 4. 1940 über Minenlegung in norwegischen Hoheitsgewässern: 300—302.

H1572-0472

— — norwegische Protesterklärung vom 8. 4. 1940 gegen britisch-französische Minenfelder in norwegischen Hoheitsgewässern: 302.
— Hoheitsgewässer,
— — Ausdehnung im Kriegsfall: 352.
— — Beschränkung der Durchfahrt für Kriegsschiffe Kriegführender: 367, 368.
— — Verletzung durch Großbritannien: 354, 358, 360, 361.
— Neutralitätsregeln von 1938: 360, 364, 367, 368, 370, 380, 381, 383—387, 391, 409, 410, 412.
— nordische Außenminister, Konferenz in Kopenhagen vom 25. 2. 1940: 24—26.
— Regierung, Verlautbarung vom 28. 3. 1940 über Internierung des „U 21" in Norwegen: 380.
— Seekriegsverluste: 24, 27.
„Nyland": 152, 153.

O

Oberprisenhof: 215.
Operationsgebiet, deutsches: 9—20, 22, 23, 166, 257, 258, 264, 265, 270, 271.
— italienisches: 274.
„Orduna": 211, 212.
Ostsee, Minenwarngebiete: 290—295, 303, 305—310.
„Owen": 378, 379.

P

„Pajala": 154.
Panama-Deklaration von 1939: 433—440.
Panamerikanische Konferenzen, Habana (1928): 36, 37, 44, 253.
— — Konvention über Seeneutralität: 36, 37, 44, 253, 370, 403.
— Buenos Aires (1936): 36, 44, 434.
— Lima (1938): 434.
— Panama (1939): 37, 46, 397.
— — Deklaration vom 3. 10. 1939 (nebst Zusatzerklärungen Brasiliens, Argentiniens und Guatemalas) über Sicherheitszone: 433, 434.
— — Beschluß vom 3. 10. 1939 betreffend Humanisierung des Krieges: 23.
— — Beschluß vom 3. 10. 1939 betreffend Banngutlisten der Kriegführenden: 37.
— — Beschluß vom 3. 10. 1939 betreffend Behandlung bewaffneter Handelsschiffe Kriegführender in neutralen Häfen: 250, 251.
Panamerikanische Neutralitätskommission: 403, 404.
Panamerikanische Sicherheitszone: 431.
Pariser Seerechtsdeklaration von 1856: 35, 40, 74, 75, 169, 261, 273, 329—331, 333, 335, 336, 338, 340.
Passierscheine, französische: 95—97.
„Pennland": 196—198.
Peru, und Deutsches Reich, peruanische Note vom 10. 10. 1939 gegen Banngutliste: 45.
„Phaedra": 360.
Polen, und Argentinien, argentinisches Protestmemorandum vom 5. 1. 1940 gegen Minenlegung auf hoher See: 281.
Portugal, und Deutsches Reich, deutscher Drahterlaß vom 24. 2. 1940 betreffend Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in neutralen Hoheitsgewässern: 253.
Prisen, Durchfahrts- und Aufenthaltsrecht in neutralen Hoheitsgewässern bzw. Häfen: 383—402.
Prisenbesatzung, Internierung in neutralen Häfen: 388—396.
Prisengelder, französische: 223, 224.
Prisengerichte, britische: 70, 78, 79, 219—222.
— deutsche: 47—49, 145, 215, 216, 386, 388.
— französische: 225—228, 231, 233, 234.
— italienische: 217.
Prisengerichtsordnung, deutsche vom 28. 9. 1939: 134, 153, 388.
— — Art. 5: 215.
— — Art. 75: 215.
— — Erste DurchführungsVO vom 3. 9. 1939 betr. Einsetzung der Prisengerichtsbarkeit: 215.
Prisenhof Hamburg: 147, 215.
— Reichskommissar beim: 153.
Prisenordnung, deutsche von 1909: 136.
— deutsche vom 28. 9. 1939: 4—6, 12, 22, 26, 55—57, 134, 149, 164, 263 Anm. 2, 265, 335, 386.
— — Art. 3: 215.
— — Art. 14: 139, 158, 168.
— — Art. 21: 205.
— — Art. 22: 4, 139, 145, 148.
— — Art. 23: 130, 153, 158, 160.
— — Art. 24: 5.
— — Art. 25: 55—57, 170.
— — Art. 27: 143.
— — Art. 28: 130, 134, 139, 153, 164, 171, 386.
— — Art. 36: 147, 175.
— — Art. 38: 138.
— — Art. 39: 130, 132, 134, 139, 164.
— — Art. 40: 130, 132, 134, 139, 164.
— — Art. 54: 205.
— — Art. 59: 205.
— — Art. 73: 130, 132, 138, 139, 147—149, 153, 158, 160, 165, 168, 171, 175.
— — Art. 77: 200, 201, 203, 206.
— — Erste DurchführungsVO vom 3. 9. 1939 betreffend Beginn der Ausübung des Prisenrechts: 215.
— — Bekanntmachung der Reichsregierung vom 12. 9. 1939 über bedingtes Banngut: 43, 55, 148.
— — Gesetz zur Änderung der Prisenordnung vom 12. 9. 1939 betreffend unbedingtes Banngut: 42, 148, 149, 153, 158, 160, 164, 168, 170.

H1572-0473

R

Raeder, Presseerklärung über Seekriegführung,
— — vom 19. 10. 1939: 4.
— — vom 4. 3. 1940: 6.
Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg: 153.
Repressalie, siehe Vergeltung.
Roosevelt: 3, 7, 8, 21.
Rotes Kreuz: 237—242.

Rumänien, und Deutsches Reich,
— — deutscher Drahterlaß vom 28. 10. 1939 betreffend Behandlung bewaffneter Handelsschiffe in neutralen Häfen: 250.
— — rumänische Note vom 30. 6. 1940 betreffend rumänische Warngebiete: 310.
— Minenwarngebiete: 310.

S

„Schie": 204, 205.
Schiffbrüchige: 375—380, 418.
Schwarze Listen: 341—346.
— Frankreich: 345, 346.
— Großbritannien: 343, 344.
Schweden, Anweisungen zum Schutz der Handelsschiffe von 1939: 10.
— Gesetz vom 30. 12. 1939 betreffend ausländische Handelskontrolle: 103.
— und Deutsches Reich,
— — Notenwechsel von September/Oktober 1939 betreffend Versenkung der „Gertrud Bratt": 145.
— — Notenwechsel von September/November 1939 betreffend Versenkung der „Nyland": 152, 153.
— — Notenwechsel von Oktober 1939 betreffend Versenkung der „Silesia": 155, 156.
— — Notenwechsel vom Oktober 1939 betr. Aufbringung der „Imanta" durch deutschen Trawler in schwedischen Hoheitsgewässern: 349, 363.
— — Notenwechsel vom Oktober 1939 betreffend Anhaltung der „Ask" durch deutsches Flugzeug in schwedischen Hoheitsgewässern: 349, 362.
— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Ausdehnung der schwedischen Hoheitsgewässer: 349, 350.
— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Funkmeldungen schwedischer Feuerschiffe über deutsche Streitkräfte: 125.
— — Notenwechsel von Oktober/November 1939 betreffend Schadensersatzverzichterklärung schwedischer Kapitäne: 105.
— — Notenwechsel von Oktober 1939/Januar1940 betreffend Versenkung der „Gustav Adolf" und „Vistula": 148, 149.
— — Notenwechsel von Oktober 1939/Februar 1940 betreffend Versenkung der „Gun": 146, 147.
— — deutscher Drahterlaß vom 23. 11. 1939 betreffend schwedischen Anspruch auf Vier-Seemeilengrenze der schwedischen Hoheitsgewässer: 350.
— — schwedische Protestnote vom 27. 11. 1939 gegen Erweiterung deutschen Minenfeldes am Südausgang des Sundes: 293.
— — Notenwechsel von November/Dezember 1939 betreffend Anhaltung der „Tatra" durch deutsches Kriegsschiff in schwedischen Hoheitsgewässern: 363.
— — schwedische Mitteilung vom 5. 12. 1939 über schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 306.
— — schwedische Mitteilung vom 9. 12. 1939 über schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 306.
— — Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 307.
— — deutsche Weisung vom 10. 1. 1940 betreffend Sperrmaßnahmen zur Verhinderung feindlicher Banngutzufuhren durch schwedische Hoheitsgewässer im Sund: 307, 308.
— — deutscher Bericht vom 13. 1. 1940 über schwedische Haltung zu den Schwarzen Listen der Alliierten: 344.
— — deutscher Bericht vom 20. 1. 1940 über schwedische Haltung betreffend Sperrmaßnahmen zur Verhinderung feindlicher Banngutzufuhren durch schwedische Hoheitsgewässer im Sund: 308.
— — Notenwechsel von Februar/März 1940 betreffend Versenkung der „Pajala": 154.
— — deutsche Weisung vom 28. 3. 1940 betreffend Abgrenzung schwedischer Hoheitsgewässer: 351.
— — schwedische Note vom 11. 4. 1940 betreffend schwedische Minensperre an schwedischer Westküste: 309.
— — deutscher Bericht vom 8. 5. 1940 über schwedisches Minenfeld in Stockholmer Schären: 309.
— — schwedische Note vom 11. 5. 1940 betreffend schwedisches Minenfeld in der Kogrundrinne: 309.
— — schwedische Mitteilung vom 17. 5. 1940 über schwedische Minensperre zwischen Alands-Inseln und schwedischem Festland: 310.
— — Vereinbarung vom 28. 5. 1940 über Netzsperre im Nordausgang des Sundes: 294.
— — deutsche Mitteilung vom 6. 6. 1940 betreffend Durchsuchungsrecht Schwedens in der Flintrinne: 351, 352.
— — schwedische Note vom 16. 7. 1940 betreffend Briefpostbeschlagnahme auf dem „Konung Oscar" und der „Estonia" durch Deutschland: 185, 186.
— — deutsches Schreiben vom 18. 9. 1940 betreffend Einführung des Geleitscheinsystems: 110.
— — schwedische Aufzeichnung vom 18. 9. 1940 betreffend Geleitscheinverfahren: 110.
— und Frankreich, französische Note vom 12. 2. 1940 betreffend Behandlung deutscher Staatsangehöriger auf neutralen Schiffen: 194.
— Hoheitsgewässer,
— — Ausdehnung im Kriegsfall: 349—352.
— — Verletzung durch Deutschland: 362.
— Minenwarngebiete: 306—310.
— Neutralitätsregeln von 1938: 350, 370, 409.
— nordische Außenminister, Konferenz in Kopenhagen vom 25. 2. 1940: 24—26.

H1572-0474

Schweiz, und Deutsches Reich,
— — Notenwechsel von Oktober 1939/März 1940 betreffend schweizerische Überseetransporte: 54—58.
— — Notenwechsel von Juli/September 1940 betreffend Fahrt der „Calanda" und „Maloja" von England nach Spanien: 267—270.
— Verfügung vom 2. 11. 1939 betreffend Unterwerfung unter ausländische Handelskontrolle: 102.

Seenotboote: 239, 240.

Seenotflugzeuge: 241, 242, 258.

Selbstversenkung: 354, 355, 373—375, 378, 417, 435, 440.

Ship's Navicert: 88, 94.

Ship's Warrant: 90, 94.

Sicherheitszone, und Hoheitsgewässer: 434, 435.
— Verletzungen, durch Deutsches Reich: 435—437, 439, 440.
— — durch Frankreich: 435, 437.
— — durch Großbritannien: 435, 436, 439, 440.

„Silesia": 155, 156.

„Simon Bolivar": 285—288.

„Sliedrecht": 22, 157—161.

„Songa": 25, 26, 162.

Sowjetunion, und Deutsches Reich, deutscher Drahterlaß vom 25. 10. 1939 betreffend Freilassung der „City of Flint" in Murmansk: 387.
— und Großbritannien,
— — sowjetrussische Protestnote vom 25. 10. 1939 gegen Banngutliste und Banngutkontrolle: 35.
— — sowjetrussische Protestnote vom 10. 12. 1939 gegen Verhängung der Ausfuhrsperre: 337, 338.
— Staatshandelsschiffe: 36.
— und Vereinigte Staaten von Amerika, amerikanischer Bericht vom 27. 10. 1939 über Freigabe der „City of Flint" in Murmansk: 387.

Spanien, und Deutsches Reich,
— — deutscher Bericht vom 27. 12. 1939 betreffend **britischen Angriff auf die „Glücksburg" in spanischen Hoheitsgewässern:** 355.
— — spanisches Schreiben vom 27. 1. 1940 betreffend Behandlung eines in Almeria liegenden bewaffneten britischen Handelsschiffes: 253.
— — deutscher Drahtbericht vom 7. 2. 1940 über spanischen Protest bei britischer Regierung wegen Angriffs auf die „Glücksburg": 355.
— — deutscher Drahterlaß vom 18. 3. 1940 betreffend Gebrauch neutraler Flaggen und Hoheitsabzeichen durch britische Schiffe in spanischen Häfen: 122.
— und Großbritannien, spanische Protestnote vom 7. 8. 1940 gegen Ausdehnung des Navicert-Systems: 90.
— Hoheitsgewässer, Verletzung durch Großbritannien: 355.

Staatshandelsschiffe: 36.

Staatsschiffe: 419.

„Steinstad": 25, 163.

Südafrikanische Union, Ausfuhrsperre: 324—328.
— Banngutkontrolle: 98—100.
— und Deutsches Reich, Kriegszustand: 130.
— Generalgouverneur, Proklamation vom 19. 12. 1939 betreffend Verhängung der Ausfuhrsperre: 324, 325.
— Handelsminister, Anordnung vom 12. 1. 1940 betreffend Kontrolle südafrikanischer Ausfuhr: 98 bis 100.
— — Anordnung vom 12. 1. 1940 betreffend Kontrolle südafrikanischer Einfuhr: 325—328.
— Verbleibskontrolle: 98—100.

„Suwa-Maru": 260, 270—272.

„Suzon": 164, 165.

T

„Tacoma": 415—419, 436.
— Internierung, der Besatzung: 418, 419.
— — des Fahrzeuges: 417.
— in Sicherheitszone: 436.

„Tatra": 363.

„Tautmila": 166.

„Tempo": 25, 26, 167.

„Terukuni Maru": 284, 285.

Thailand, und Deutsches Reich, thailändische Note vom 8. 12. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 20.

„Theseus": 361.

Trading with the Enemy Act 1939: 70, 344.

„Trasyboulos": 168.

Treibminen: 280, 283, 285—287.

„Trent"-Fall: 198.

Troßschiffe: 411.

Türkei, und Großbritannien, britische Bekanntmachung vom April 1940 über Banngutkontrolle: 66.

U

„U 21": 380, 381.

U-Boot-Krieg: 23.
— britischer: 8, 22, 258, 355.
— deutscher: 4, 22, 25, 75, 149, 245, 246, 300, 301, 318, 321, 332, 335, 340.
— U-Boot-Fallen: 8, 132, 258.

U-Boot-Protokoll von 1936: 4, 7, 8, 10, 11, 21, 148, 151, 154, 157, 159, 160, 162—164, 321, 332, 335, 340.

Ursprungs- und Interessezeugnisse: 63, 77, 81, 87, 88, 326.

„Uruguay": 169—173.

Uruguay, und Frankreich, Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Internierung des „Admiral Graf Spee" und seiner Besatzung in Uruguay: 372.
— und Deutsches Reich,

H1572-0475

— — deutsche Protestnote vom 24. 9. 1939 gegen Treibstoffeinnahme durch britischen Kreuzer „Exeter" und Aufenthalt des bewaffneten britischen Handelsschiffes „Owen" in Montevideo: 378.

— — deutscher Bericht vom 25. 9. 1939 über Protestschritt betreffend Treibstoffeinnahme durch britischen Kreuzer „Exeter" und Aufenthalt des bewaffneten britischen Handelsschiffes „Owen" in Montevideo": 378, 379.

— — uruguayischer Protest vom Oktober 1939 gegen Banngutliste: 45.

— — Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Aufenthalt des „Admiral Graf Spee" in Montevideo: 368, 369, 371—373.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Festsetzung einer Aufenthaltsfrist für die „Tacoma": 416—418.

— — uruguayischer Drahtbericht vom 2. 1. 1940 betreffend Internierung der „Tacoma" in Montevideo: 417.

— und Großbritannien, Notenwechsel vom Dezember 1939 betreffend Aufenthaltsdauer des „Admiral Graf Spee" in Montevideo: 370—372.

— Neutralitätsverordnungen, vom 7. 8. 1914: 368.

— — vom 5. 9. 1939: 369, 370, 372, 373, 416, 418.

— Verordnungen, vom 14. 12. 1939 betreffend Untersuchung der Schäden des „Admiral Graf Spee": 369.

— — vom 15. 12. 1939 betreffend Aufenthaltsfrist für „Admiral Graf Spee": 371.

— — vom 30. 12. 1939 betreffend Aufenthaltsfrist für die „Tacoma" in Montevideo: 415, 416.

— — vom 23. 1. 1940 betreffend Internierung von Besatzungsangehörigen des „Admiral Graf Spee" in Montevideo: 373, 374.

— — vom 23. 1. 1940 betreffend Internierung der Besatzung der „Tacoma" in Montevideo: 418, 419.

V

„Vendia": 174, 175.

Venezuela, und Deutsches Reich,

— — venezolanische Note vom 28. 10. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit und Fahrten auf britischen und französischen Schiffen: 14.

— — venezolanische Note vom November 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 18.

— Erlaß des Kriegs- und Marineministeriums vom 23. 9. 1939 betreffend bewaffnete Handelsschiffe: 249.

— Neutralitätsverordnung vom 23. 9. 1939: 253.

Verbleibskontrolle: 95—102.

— Verbleibsgarantieerklärung, Formulare: 100, 101.

Vereinigte Staaten von Amerika, Banngutliste von 1917: 34.

— und Deutsches Reich,

— — amerikanische Note vom 6. 10. 1939 betreffend Seekriegsgefahren um England: 13.

— — amerikanische Note vom 20. 10. 1939 betreffend Tabak als Banngut: 50.

— — deutsche Drahtmitteilung vom 28. 10. 1939 über Aufbringung der „City of Flint": 387, 388.

— — amerikanische Note vom 1. 11. 1939 betreffend Fahren in feindlichem Geleit: 13.

— — deutsche Note vom 22. 12. 1939 gegen Vorgehen des britischen Kreuzers „Orion" gegen die „Arauca" in amerikanischen Hoheitsgewässern: 353.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Behandlung deutscher Diplomaten auf neutralen Schiffen: 207, 208.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/April 1940 betreffend Festhaltung eines Fahrgastes der „Düsseldorf" in Balboa und seine Auslieferung an britisches Konsulat in Cristobal: 398—401.

— — Notenwechsel vom Juni 1940 betreffend Heimbeförderung britischer und italienischer Diplomaten auf dem „Monarch of Bermuda" und „Conte Rosso": 209, 210.

— — Notenwechsel vom Juli 1940 betreffend Heimbeförderung französischer Diplomaten aus Großbritannien auf der „Orduna": 211, 212.

— — Notenwechsel von Juli/August 1940 betreffend Fahrt der „American Legion" von New York nach Petsamo und zurück: 261—267.

— und Großbritannien,

— — Notenwechsel von 1916 betreffend Briefpostbeschlagnahme: 180, 182, 184.

— — amerikanische Note vom 14. 12. 1939 gegen erzwungenes Anlaufen von Häfen innerhalb der Kampfzone durch amerikanische Schiffe: 429.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Januar 1940 betreffend Beschlagnahme amerikanischer Schiffspost durch Großbritannien: 183—185.

— — Notenwechsel von Dezember 1939/Februar 1940 betreffend Ausfuhrsperre: 339, 340.

— — amerikanische Verlautbarung vom 4. 1. 1940 über Ausnahmen von der Ausfuhrsperre: 340.

— — amerikanisches Protestmemorandum vom 20. 1. 1940 gegen Kontrolle amerikanischer Schiffe im Mittelmeer: 72.

— — amerikanische Verlautbarung vom 23. 2. 1940 über Zensur amerikanischer Luftpost in Bermuda durch Großbritannien: 189.

— Harvard-„Draft Convention on rights and duties of neutral States in naval and aerial warfare" von 1939: 182, 261, 394.

— Hoheitsgewässer, Verletzung durch Großbritannien: 353.

— Kampfzone: 259, 421—429.

— Neutralitätsgesetz: 16, 250, 264, 423—429.

— Präsident,

— — Proklamation vom 4. 11. 1939 über Einrichtung einer Kampfzone: 423, 424.

— — Verlautbarung vom 4. 11. 1939 über Kampfzone: 424.

— — Proklamation vom 10. 4. 1940 über Erweiterung der Kampfzone auf skandinavische Gewässer: 426, 427.

H1572-0476

— — Proklamation vom 11. 6. 1940 über Einrichtung einer Kampfzone im Mittelmeer: 427, 428.

— Rotes Kreuz: 23, 425, 426.

— und Sowjetunion, amerikanischer Bericht vom 27. 10. 1939 über Freigabe der „City of Flint" in Murmansk: 387.

— Staatsdepartement, Verlautbarung vom 28. 10. 1939 über Festhaltung der „City of Flint" in Murmansk: 388, 389.

— Staatssekretär,

— — Warnung an die amerikanische Schiffahrt vom 4. 10. 1939 betreffend Seekriegsgefahren: 23.

— — Ausführungsbestimmungen, vom 6. 11. 1939 zur Kampfzonen-Proklamation vom 4. 11. 1939: 425.

— — — vom 17. 11. 1939 zur Kampfzonen-Proklamation vom 4. 11. 1939: 425, 426.

— — — vom 11. 6. 1940 zur Kampfzonen-Proklamation vom 11. 6. 1940: 428.

Vergeltung: 3, 4, 74—76, 261, 317, 319, 321, 329—331, 334—337.

Versenkung von neutralen Handelsschiffen: 10, 12, 129—175.

„Vistula": 148, 149.

Völkerbund: 407.

Völkerbundssatzung: 333, 334, 336.

„Vorpostenboot 701": 379, 380.

W

„Wakama": 439.

Washington, Flottenabkommen von 1922: 249.

Weltkrieg: 4, 5, 21, 32, 34, 36, 39, 45, 78, 136, 180, 184, 198, 200, 228, 372, 374, 433, 435.

Weltpost-Konvention von 1934: 181.

„Westerwald": 419.

Widerstand: 9, 28, 55, 57, 154.

— durch Flucht: 129, 130, 150, 164.

— durch Rammen: 15, 140, 141, 147, 156, 175.

„Wilhelm Reinhold": 358, 359.

Z

Zivilbevölkerung: 3, 4—7, 21, 34, 36, 37, 40.

Zône de guerre: 18, 169.

Zwangswirtschaft: 34, 35, 40, 171.

H1572-0477